13 10. Juni 1995 DM 6.– ISSN 0027-237 X E 4973 D
Dänemark dkr 33.–, Finnland fmk 31.–, Griechenland Dr 1400.–, Italien Lit 8500.–, Niederlande hfl 7.25, Norwegen kr 43.–, Österreich öS 48.–, Schweden skr 39.–, Schweiz sfr 6,50, Spanien Ptas 675.–, Printed in Germany





Erster Fahrbericht
Jubiläums-Harley
mit Einspritzung

Großer MOTORRAD HELMTEST '95

Motorradfahren:
Der Zwang zu überholen

Vergleichstest
BMW F 650 gegen
neue Aprilia Pegaso 650

Michael Schumacher
und Damon Hill: Darum
fahren sie Motorrad

Erster Fahrbericht
Egli-Kompressor-Vmax
mit 204 PS!

DER HAMMER

...UND JETZT KOMMT DAS



SCHÖNSTE!

Das typische Weissbier nach altbayerischer Art gebraut. In klassischer Flaschengärung zur Spitzenqualität gereift. Die feine, natürliche Hefe gibt ihr den unverwechselbaren Charakter.

DAS BIER AUF SEINE SCHÖNSTE WEISSE

TASTE! GEBR. MAISEL 95445 BAYREUTH TEL. 0921/4010

Thors Hammer trägt ein gelbes Gewand

So wie sich der Hering eines Tages an eine Tonne gewöhnen muß, so haben wir uns in der Motorradszene heute an den Helm gewöhnt. Geliebt wird er nicht, dennoch führt kein Weg daran vorbei.

Helm ist Sicherheit. Doch sind die angebotenen Helme heute wirklich alle sicher? Vor vier Jahren gab es den letzten großen Helmtest in MOTORRAD. Diesmal haben wir uns die gängigsten Kopfbedeckungen der gehobenen und der oberen Preiskategorie vorgeknöpft. Der MOTORRAD-Helmtest ist in der Branche gefürchtet und respektiert zugleich. Werden doch alle wichtigen Aspekte, die heute vor einer Kaufentscheidung abgewogen werden sollten, ausgiebig und knallhart getestet. In enger Zusammenarbeit mit führenden Unfallforschern und mit dem TÜV Rheinland, dessen Meßapparaturen unbestechlich sind.



Heute gilt in Deutschland – noch – die Helmsicherheitsnorm 22/03. Schon bald wird sie durch die Norm 22/04 komplett abgelöst werden, die noch höhere Sicherheitsanforderungen stellt. Wir haben uns schon heute dazu entschlossen, auch Aspekte der künftigen Norm in den Test einzubeziehen, etwa den praxisnahen Kantenschlag, mit dem ein Aufschlag auf einen Bordstein simuliert wird.

Als Fazit unseres Helmtests läßt sich festhalten: Das Qualitätsniveau ist insgesamt gut. Doch bieten die teuren Helme gegenüber den preisgünstigeren, die wir vor einigen Jahren getestet haben, in puncto Sicherheit keine substantiellen Vorteile. Sie sind zwar optisch schicker, haben durchweg einen höheren Tragekomfort und eine bessere Ausstattung. Warum es aber selbst bei diesen teuren Helmen immer noch keine herausnehmbaren Innenfutter gibt, um dieses wenigstens ab und an mal zu reinigen, bleibt ein Herstellergeheimnis. Bei jedem guten Crosshelm ist das heute Standard. Nicht befriedigend sind leider auch nahezu alle Be- und Entlüftungssysteme. Da muß für fast 1000 Mark einfach mehr geboten werden. (Mehr dazu ab Seite 162 dieser Ausgabe.)

Sehr zur Lektüre empfehlen möchte ich allen Tuning-Fans unsere Reportage über den Sonnenblumengelben Höllenhund Yamaha Vmax von Egli, der ungeniert zeigt, wo der wahre Hammer hängt. Unsere Test-Gurus Monika Schulz und Jürgen Schmitz haben auch heute noch, vier Wochen nach Testlaufende, wohlige Donnergeräusche im Ohr, als ob Germaniens Gott Thor darin tobe.

Es grüßt Sie herzlichst und wünscht Ihnen viel Lesevergnügen
Ihr

Nach vier Jahren wieder ein großer Helmtest von MOTORRAD. Auf 21 Seiten alle Testwerte und unsere Bewertung der teuren Kopfbedeckungen



INHALT



Tempo-Bolzer: Frisch aufpoliert, im Kern aber ganz die alte, schickt sich die Kawasaki ZZ-R 1100 wieder einmal an, in nicht alltägliche Geschwindigkeitsbereiche vorzustoßen **36**



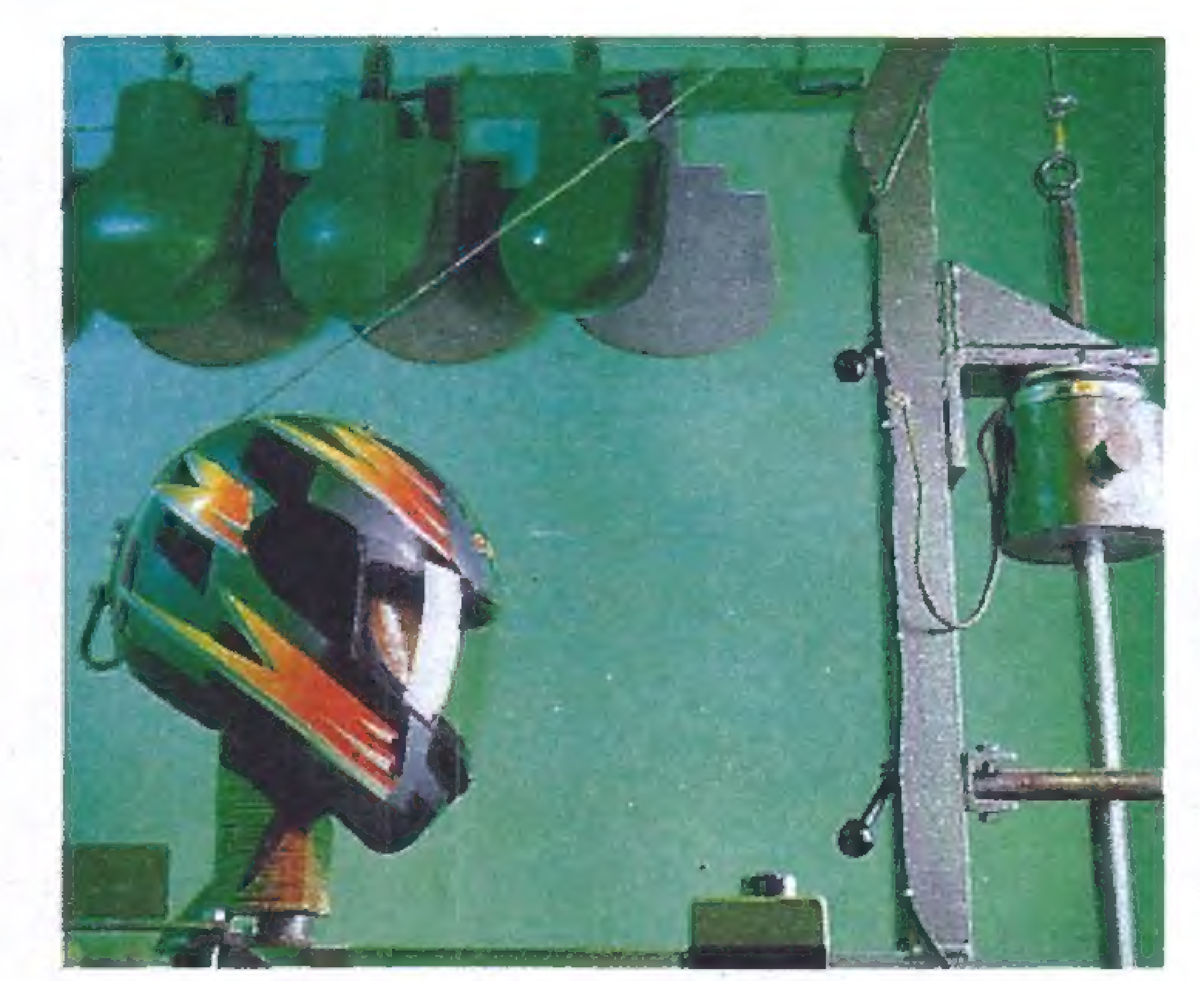
Hobby-Biker: Formel 1-Weltmeister Michael Schumacher steigt in der Freizeit gern auf seine Ducati Monster. Sein Rivale Damon Hill war früher Motorrad-Rennfahrer **198**

Stachel-Tier: Die SoS-Replica der MuZ Skorpion setzte auf Wertsteigerung – mehr Verkleidung, mehr Leistung und mehr Bremsen **30**











ACTION TEAM

SPORT

MOTORRAD-MARKT

RUBRIKEN

Titelfoto: Hartmann

Mit Hossack-Gabel
Beutetier

Der australische Student des Industriedesigns, Duncan Harrington, hat seine Abschlußarbeit über ein sicherheitsoptimiertes Motorrad abgeliefert. Clou des fahrfertigen Singles mit Honda Dominator-Motor: eine Vorderachsaufhängung nach dem Prinzip des Engländers Hossack. Diese Gabel verspricht mit ihren zwei parallel geführten Längslenkern ein besseres Ansprechverhalten als eine Telegabel. Außerdem bewirkt sie noch einen bis zu 70prozentigen Ausgleich des lästigen Bremsnickens. Weitere Besonderheit: Der Tank sitzt unfallgeschützt unter dem Motor, während die Tankattrappe so gestylt ist, daß der Fahrer bei einem Aufprall wie von einer Rampe über das Hindernis katapultiert wird.



Down under: fahrbereite Studie eines Singles mit Hossack-Gabel

Foto: Kammer

Speedday in Hockenheim
Speedy Gonzales



Foto: Archiv

Kür des schnellsten Lesermotorrads beim MOTORRAD-Speedday in Hockenheim

Die Luft flimmert über dem heißen Asphalt der langen Waldgeraden, kein Windhauch ist zu spüren, nur das Ticken der Stadionuhr stört die Stille im Motodrom. Das könnte bald anders werden, denn MOTORRAD lädt im August zum zweiten Speedday nach Hockenheim ein. Gesucht: die schnellsten Ein-, Zwei- und Mehrzylinder. Wie 1992 müssen die Maschinen Straßenzulassung sowie einen StVZO-gemäßen Auspuff haben und eine Geräuschmessung überstehen, wenn sie versuchen, die alte Rekordmarke von 268,1 km/h zu brechen. Die Chancen stehen nicht schlecht, denn damals gab es noch keine ZX-9R. Doch auch bei den Zwei- und Einzylindern darf man gespannt sein, was die Lichtschranke anzeigen wird. Die schnellsten Untersätze werden samt Piloten in MOTORRAD vorgestellt und mit Pokalen bedacht. Also schnell eine Bewerbung an die Redaktion MOTORRAD, Stichwort „Speedday", 70162 Stuttgart, schicken. Auch Tuner und Kleinhersteller dürfen mitmachen.

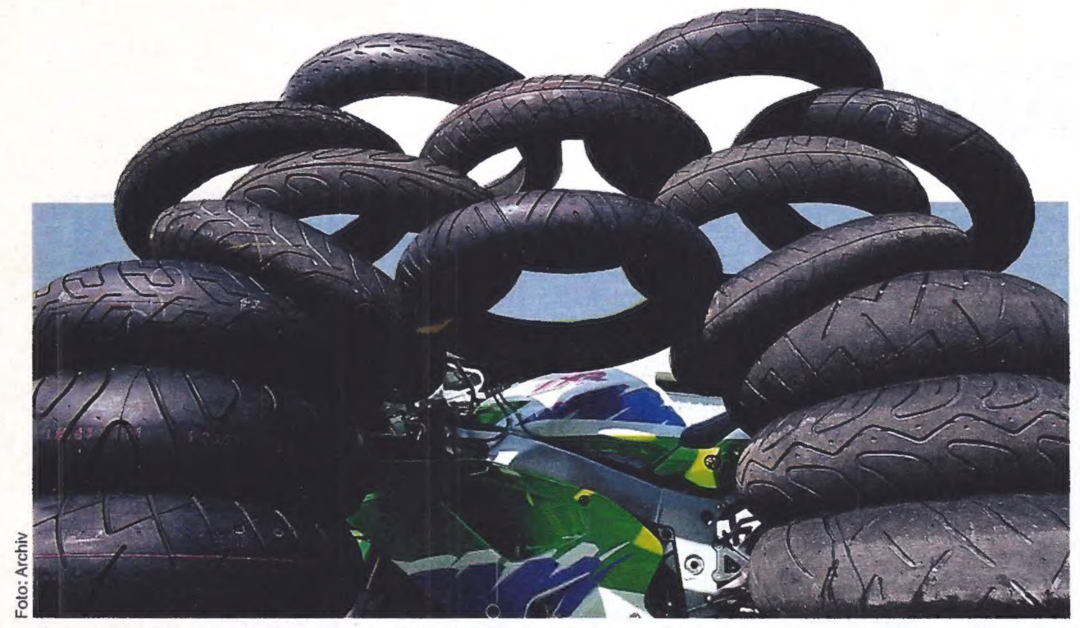


Foto: Archiv

Gummi her: Wegen des Erdbebens in Kobe hat Dunlop Lieferengpässe

Dunlop-Reifen

Schwarze Ware

Dunlop-Reifen machen sich rar. „Ist doch klar: Wenn eins von den drei japanischen Werken des größten Reifenherstellers der Welt ausfällt, dann muß das Konsequenzen haben", meint Reinhard Berier vom deutschen Dunlop-Importeur SP. Bei dem Erdbeben am 17. Januar 1995 in Japan wurde die Fabrik in Kobe zerstört. Noch verwendbare Produktionsanlagen schafften die Dunlop-Werker nach Nagoya, wo der Multi ebenfalls Pneus herstellt. „Der Engpaß", so Berier, „dürfte deshalb schon in Kürze überwunden sein." Wie hoch der Produktionsausfall sei, wollte er freilich nicht verraten. „Dafür interessiert sich die Konkurrenz." Die stieß in Lücken, die Dunlop nach dem Desaster nicht mehr schließen konnte, etwa als Erstausrüster. Weil sich die Produktion nicht beliebig erhöhen läßt, wurden die Reifenhändler – nicht nur von Dunlop – schlechter bedient. „Einige haben gepokert", erzählt Berier, „und versucht, unsere Reifen zu horten. Aber wir bestanden auf gleichmäßiger Verteilung."

Morbidelli 850 V8

Hab acht

Nach der Präsentation der Morbidelli 850 V8 am 8. Mai 1994 in Pesaro nimmt das Projekt des Exklusiv-Motorrads nun Gestalt an. Niemand Geringeres als die Edelschmiede Bimota in Rimini soll die Produktion der Achtzylinder-Maschine übernehmen. Der Kooperationsvertrag zwischen Giancarlo Morbidelli und den Riminesen steht kurz vor dem Abschluß. Das mindestens 100 000 Mark teure Prestigemotorrad mit dem einspritzgefütterten 90-Grad-V8-Motor, dessen Design die renommierte Karosseriefirma Pinifarina übernahm – übrigens ihr erstes Zweirad –, hat erste Testläufe absolviert. Die Produktionseinrichtungen sollen in Kürze bei Bimota installiert werden. Das Outfit der halbverkleideten, kardangetriebenen Maschine soll noch einmal kräftig bearbeitet werden. *De Prato*

Foto: Archiv

Acht Zylinder sind genug: Morbidelli V-Motor



Bimota muß ran: Morbidelli nun aus Rimini

kurz notiert

IVM-Vizepräsident

Manfred Weihe, Geschäftsführer der Mitsui Maschinen GmbH, ist neuer Vizepräsident des Industrie-Verbandes Motorrad Deutschland e. V. (IVM). Dies beschloß die IVM-Mitgliederversammlung einstimmig Anfang Mai. Der erfolgreiche Yamaha-Importeur Manfred Weihe löst im Präsidium Honda-Vertriebschef Wolfgang Murrmann ab, der nach vierjähriger Amtszeit nicht mehr kandidierte. Weitere zwei Jahre IVM-Präsident bleibt Dr. Walter Hasselkus, Leiter der Sparte Motorrad der BMW AG.

BMW-Dementi

BMW dementiert die in MOTORRAD 12/1995 an dieser Stelle veröffentlichte Meldung, wonach BMW plane, in Zusammenarbeit mit Piaggio einen 50er Zweitaktroller zu bauen, der in Indien gefertigt und zunächst auch nur dort vertrieben werden solle. Entsprechende Informationen von MOTORRAD aus Italien verweist BMW-Sprecher Hans Sautter ins Reich der Fabel.

BMW zu gewinnen

Die Brinkmann Niemeyer GmbH führt für ihren Zigarettentabak Schwarzer Krauser No. 1 eine Promotion-Tour durch, bei der es bei einer Art Schnitzeljagd drei der sehr begehrten schwarzen Sondermodelle BMW R 100 R Classic mit dem Zweiventil-Boxer zu gewinnen gibt. Teilnahmekarten gibt es überall im Tabakwaren-Fachhandel.

Kawasaki-Rückrufaktion

Kettenbrief

Die Kawasaki Motoren GmbH Deutschland ruft alle Besitzer nebenstehender acht Motorradmodelle in die autorisierten Vertragswerkstätten zurück, da bei diesen Modellen unter bestimmten Bedingungen die Antriebskette reißen kann. Wie der Hersteller angibt, wurden einzelne Glieder an bestimmten Hinterradantriebsketten der genannten Modelle während der Herstellung falsch wärmebehandelt. Durch zusätzliche Umwelteinflüsse wie etwa Streusalz können diese Kettenglieder derart angegriffen werden, daß die Antriebskette unter Last reißen kann. In ungünstigen Situationen kann dies zu Verletzungen oder zu Unfällen führen. Die Kette wird nach entsprechender Prüfung kostenlos ausgewechselt. Bis auf weiteres hat Kawasaki die Auslieferung aller betroffenen Modellreihen gestoppt, um die Ketten auszutauschen.

Modell	Fahrgestellnummern-Bereich	
	Modell 1994	Modell 1995
ZXR 400	ZX400L-042593-042888	ZX400L-045003-046236
Zephyr 550	ZR550B-031524-032202	ZR550B-036001-036858
GPX 600 R	ZX600C-602896-602907	ZX600C-603001-603956
ZZ-R 600	ZX600E-026705-027279	ZX600E-032006-034196
ZX-6R		ZX600F-000563-012145
Zephyr 750	ZR750C-043238-044159	ZR750C-050001-050968
ZXR 750		ZX750L-030398-034339
VN 800		VN800A-000020-009823





18. Juni
Speedway-WM in Wien
14 Uhr, DSF

21. Juni
Superbike-DM in Most, 5. Lauf
23 Uhr, DSF

24. Juni
Superbike-DM in Most, 6. Lauf
13 Uhr, DSF

24. Juni
Motor Spezial
16.15 Uhr, ntv

30. Juni
Speedway-Superliga in Teterow
23.45 Uhr, DSF

Ducati Speed Week

Rote Brigaden

Ducati-Tifosi haben sich den Termin schon längst ins Notizbuch geschrieben: 12. bis 16. Juli 1995, Österreichring bei Zeltweg in der Steiermark. Dann nämlich drehen die vom Desmo-Virus infizierten Jungs und Mädels bei der „Ducati Speed Week" wieder ihre schnellen Runden auf einer der schönsten Grand Prix-Strecken überhaupt. Gestartet wird in zwölf Klassen. Als da sind: 1. Ducati-Einzylinder bis 250, bis 350 und über 350 cm³ Hubraum, 2. Ducati-Zweizylinder bis 750 cm³ (Zweiventiler); 3. Ducati-Zweizylinder über 750 cm³ (Zweiventiler); 4. Ducati-Zweizylinder Desmoquattro; 5. Sound of Singles; 6. Classic Battle of Twins and Triples bis 750 cm³ und 7. über 750 cm³; 8. Offene Battle of Twins, 9. Superbikes; 10. B.E.A.R.s, nichtjapanische Viertakter mit maximal drei Zylindern; 11. Classic 750, Viertakter bis Modelljahr 1973; 12. Naked Bikes. Ganz wichtig: Alle Motorräder müssen eine Geräuschmessung über sich ergehen lassen. Was zu laut ist, fliegt raus. Weitere Infos beim Ducati-Club Austria, Kernstraße 12, A-1120 Wien. Wer den Anmeldeschluß verpaßt hat, aber dennoch um den Österreichring kurven möchte, der wende sich an den Ducati-Importeur März, Achernstraße 10, 76275 Ettlingen. Denn März lädt am 12. Juli zum freien Fahren auf dem Kurs. Teilnahmegebühr: 50 Mark.



Start frei zur Ducati Speed Week vom 12. bis 16. Juli in Zeltweg

Foto: Archiv



T·E·R·M·I·N·E T·R·E·F·F·S



Immer nur Bahnhof: versteht sich ab 1. Juli in Lauterbourg

JUNI

Internationales Motorradtreffen in
16.-17. Sempach/Schweiz, veranstaltet von Vmax-Club Swiss, Telefon 00 41/65 51/10 86.

Rennveranstaltung für jedermann
16.-18. in Mugello/Italien, veranstaltet von Rehm Racing Team, Telefon 0 73 91/45 44.

22. Internationale Britti-Ralli
16.-18. in Nummijärvi bei Kauhajoki/ Finnland, Treffen für englische Motorräder, Telefon 0 03 58/11/27 51 (Jouni Rouru).

5. Internationales Motorradtreffen der
16.-18. Motorradfreunde Pürkwang-Wildenberg, weitere Informationen: Telefon 0 94 44/8 81 25.

Münch-Treffen im Gasthof Zum
16.-18. Ochsen in Berghülen auf der Schwäbischen Alb, A8 Ausfahrt Merklingen, veranstaltet vom Münch 4-Club e.V., Infos bei Uli Jonas, Lange Brehe 18, 49086 Osnabrück.

Honda XL 185-Treffen auf dem
16.-18. Campingplatz Schimborn/Spessart, anschließend bis zum 25. Juni XL-Tour, veranstaltet von XL 185 Special, Telefon 0 64 04/6 41 20.

10. Internationales Fulltreffet am
16.-18. Lutsi See bei Sandnes, in der Nähe von Stavanger/ Norwegen, veranstaltet von Sandnes MC Norway.

15. Internationales Moto Morini-
16.-18. **Treffen** in Niederweidbach am Aartalsee, veranstaltet von den Motorradfreunden Aartal, Anmeldungen: Telefon 0 64 44/60 05 (Rüdiger Stoll).

6. Internationales Dnepr-Treffen
16.-18. am Grabensee bei Salzburg, Gasthof Grabensee, Anmeldungen an Peter Zinterhof, Telefon 00 43/6 62/ 80 44 67 14.

AWO-Treffen auf der Wasserburg
16.-18. in Heldrungen/ Kyffhäuserkreis, weitere Infos bei Ralf Unger, Telefon 03 46 73/9 13 00.

4. Trike-Treffen der „Alten Wilden"
16.-18. in Plaidt, weitere Infos per Telefon 0 26 52/5 17 64.

3. Monsters Meeting in Varazdin,
16.-18. nördlich von Zagreb, veranstaltet vom Moto Club Monsters, Varazdin, Masarykova 11, Kroatien.

1. Ducati-Treffen in Grebenhain/
16.-18. Vogelsberg, veranstaltet von Ducati-Freunde Hessen, Infotelefon 0 64 74/81 12.

12. Open-air-Gottesdienst auf dem
17. Fischmarkt in Hamburg-St. Pauli, Beginn 15 Uhr, danach Konvoi nach Schloß Wotersen.

2. Oldie-Treffen für planwirtschaft-
18. liche DDR-Kraftfahrzeuge bis Baujahr 1965 in Halle-Teicha, veranstaltet von Raschas Motorrad-Service, Telefon 03 46 06/2 02 33.

Teeix statt Teefix: abgebrühte TX-Fahrer hoffen am 23. Mai

Motorradfahrer-Gottesdienst in
18. Grünsfeld/Paimar bei Tauberbischofsheim, Beginn 10 Uhr, Telefon 0 74 46/36 53.

Oldtimer- und Motorradtreffen
18. in Freienstein/Nieder-Moos, veranstaltet von Motorradfreunde Nieder-Moos, Telefon 0 66 44/5 12.

Fest zum 25. Jubiläum des Motor-
22.-26. sport-Racing-Team Freiamt e.V. im ADAC, mit internationalem NSU-Treffen, weitere Infos per Telefon 0 76 45/15 88.

13. Internationales Oldtimer-Festival
23.-25. auf dem Nürburgring, veranstaltet vom Düsseldorfer Automobil- und Motorsport-Club e.V. im ADAC, Telefon 02 11/33 42 42.

10. Treffen der Motorradfreunde
23.-25. Eyfalia in Wettweiß bei Düren, weitere Infor-

mationen bei Peter Kaulen, Telefon 0 22 35/69 23 60.

Yamaha TX 750-Treffen in Boxtal,
23.-25. veranstaltet von der Interessengemeinschaft Xamaha TX 750, Telefon 0 62 21/ 80 92 54 (Joachim).

Internationales Motorradtreffen des
23.-25. Motorradclubs Ehlange/ Luxemburg, Telefon 0 03 52/37/02 05.

Größtes Biker-Treffen Deutschlands
23.-25. am Schleizer Dreieck, veranstaltet von der Biker Union, Info und Vorverkauf: Telefon 0 70 42/2 54 63.

6. Kawasaki ZL 900-Treffen
23.-25. in der Gastwirtschaft Zur Lohburg, Lohburger Straße 105, Waltrop, Info 02 31/ 73 70 62.

28. Treffen des BMW-Club Prag
23.-25. im Erzgebirge bei Zinnwald, Berghütte „Vitiska", weitere Infos und Anmeldungen bei Hanus Vlcek, Weberova 214, CZ-15000 Praha 5, Tschechien.

2. Treffen der Motorradfreunde
23.-25. Salching, südlich von Straubing, weitere Informationen per Telefon 0 94 22/39 81.

19. Internationales Motorradtreffen
23.-25. des MSC Schüttorf e.V. im ADAC in der Reithalle Neerlage am Isterberg, Telefon 0 59 21/7 57 94.

5. Internationales Vmax-Treffen in
23.-25. Wilstedt, veranstaltet vom Vmax-Club, Telefon 0 40/4 91 81 83.

2. Honda CB 1100 R-Treffen in Wetter-
23.-25. Worzenbach, Kreis Marburg/ Biedenkopf. Weitere Infos: Telefon 0 64 23/76 99.

Honda XBR-Treffen in Gerdern,
23.-25. veranstaltet von der IG XBR, weitere Infos per Telefon 0 61 51/71 91 42.

Sicherheitstraining für Motorrad-
24. fahrer in Breisach, veranstaltet von ADAC Südbaden, 07 61/36 88 31.

Triumph-Treffen im „Stiershof" bei
24. Oberroth, ab Schwäbisch Hall mit „T" beschildert, weitere Infos: Telefon 07 91/4 13 71.

Motorradtag der DEKRA-Außenstelle
24. **Moers,** Carl-Peschken-Straße 15, Hauptuntersuchungen, 02 03/58 90 40.

Open-air-Gottesdienst für Motorrad-
24. fahrer in Herzogenaurach, Kirchweihgelände, 15 Uhr, Telefon 0 91 32/6 36 94.



Strammer Max: zu goutieren ab 23. Juni in Wilstedt

9. Oldtimer-Teilemarkt der Motor-
24.-25. radfreunde Wolnzach e.V. mit Fahrzeugschau, weitere Informationen erteilt Armin Hofmeister, Telefon 0 84 42/43 12.

1. Internationales ADAC-Breisgau-
24.-25. **Treffen** für NSU-Motorräder und Automobile, weitere Informationen per Telefon 0 76 45/5 91.

Custom- und Classic-Motorräder,
24.-25. Ausstellung in der Spargelhalle St. Leon, dennoch keine Spargelgerichte im Angebot, veranstaltet von CCM-St. Leon.

14. Internationales Gold Wing-Treffen
29.-2.7. in Ketsch am Rhein, veranstaltet von Gold Wing Riders Association Deutschland e.V., Telefon 0 62 03/ 8 57 53 (nach Hasi fragen)

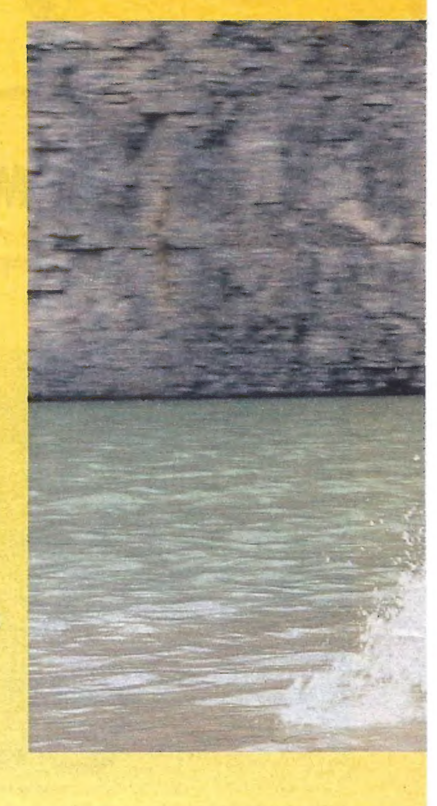
13. Internationales ADAC-Azzurri-
30. **Treffen** für Motorräder italienischer Marken in Karlsruhe-Bulach, weitere Informationen per Telefon 07 21/9 35 92 20.

1. Motorradtreffen des Motorrad-
30. stammtisch Pressath in Pressath/Oberpfalz, Telefon 0 96 44/69 54.

Honda CBX-Deutschlandtreffen
30.-2.7. in Kassel/ Immenhausen, veranstaltet von CBX-Club Deutschland, weitere Informationen bei Udo Galkowsky, Telefon 0 78 21/27 13 04.

4. Internationaler Kawasaki Z1-Treff
30.-2.7. am Valer Raceway zwischen Elverum und Kongsvinger/Norwegen, veranstaltet vom Kawasaki Z1 Owners Club Norway, PB 97 Veitvedt, N-0518 Oslo.

Ducati-Welttreffen des Moto-Club
30.-2.7. Pompone in Valle S. Liberale/ Italien, weitere Informationen: 08 81/6 10 59.



Ghost Castle Meeting des MC Golden
30.-2.7. Roses Austria in der Burgruine Liebenfels, in der Nähe von St. Veit/Österreich, Telefon 00 43/4 63/4 12 62.

20. Stelvio International – Inter-
30.-2.7. nationale Sternfahrt zum Stilfser-Joch/Italien, veranstaltet von Stelvio International Motor Club, weitere Informationen per Telefon 00 39/3 42/80 18 16.

Hepco & Becker-Tourenfahrer-
30.-2.7. **Treffen** im Naturpark Pfälzer Wald, weitere Infos per Telefon 0 63 34/9 21 60.

3. Murrhardt-Treffen der Blue Knights
30.-2.7. Germany IV e.V. in der Jugendherberge Murrhardt, Anmeldungen: Telefon 07 11/84 71 22.

4. Internationales Kawasaki Z 1300-
30.-2.7. **und Voyager-Treffen** in Umea/



Taucht was: Honda XL 185-Treffen vom 16. bis 18. Juni in Schimborn/Spessart

Schweden, Ljumvikens Camping, Umea liegt 700 Kilometer nördlich von Stockholm, veranstaltet vom Schwedischen Z 1300-Club, Telefon 00 46/16 14/ 66 40 (Lasse).

8. Motorradtreffen des MC Rehling

30.-2.7. in Rehling bei Augsburg, weitere Infos per Telefon 0 82 37/4 17.

24. Internationales Motorradtreffen

30.-2.7. des MC Wangen e.V in Wangen/ Allgäu, weitere Infos per Telefon 0 75 22/46 64.

Italiener-Treffen in Groß Schulzen-

30.-2.7. dorf, südlich von Berlin, veranstaltet von Laverda-Club Berlin, Telefon 0 30/7 95 87 64.

JULI

Harley-Biker-Treffen beim Nordwest-

1. Zentrum Frankfurt, Walter-Möller-Platz, weitere Infos per Telefon 0 69/5 80 90 20.

Treffen für Kawasaki Z 1000 R-Fahrer

1. (J, B1, B2), weitere Infos bei Frank von Morenhoffen, Telefon 04 21/5 66 99 92.

Hessentag der Polizei mit

1. Heißen Bikes" im Polizei-Bistro auf dem Kirchplatz in Schwalmbach

1. Internationales Motorradtreffen

1.-2. am deutsch-französischen Grenzübergang in Lauterbourg/Frankreich, am Bahnhof, organisiert von Blandfort und Partner, Telefon 00 33/88 94 81 65.

2. Italiener- und Oldtimertreffen

1.-2. in Tödtenried bei Aichach/Bayern, weitere Infos: Telefon 0 82 58/2 25.

Motorradfahrer-Gottesdienst

2. auf dem Trautenhof bei Jagsthausen, 10 Uhr, bei jedem Wetter, mit Imbißmöglichkeit.

Motorradtreff der DEKRA-Außenstelle

2. **Bocholt,** Schaffeldstraße 1, Hauptuntersuchungen, Abnahmen, Programm, Telefon 0 28 71/60 98 99.

Freies Motorradtraining für italie-

2.-3. nische Motorräder aller Marken auf der Rennstrecke Tor Poznan in Polen, veranstaltet von TCH-Moto, Berlin, weitere Informationen und Ausschreibungen: Telefon 0 30/4 15 19 69.

5. Internationale Four Stroke Rallye

2.-6. in Hovezi bei Zlin/ Tschechien, veranstaltet von Unabhängiger Viertakt-Motorradclub Zlin.

Freies Training auf dem Grand

6.-7. Prix-Kurs von Assen/ Niederlande, veranstaltet von Eurorace, Telefon 02 01/73 40 22.

German Bike Week auf der Sand-

7.-9. rennbahn Altrip bei Mannheim, präsentiert von Bones MC, Infotelefon 0 62 32/3 39 17.

Norddeutsches Motorrad-Klassiker-

7.-9. **treffen** in Loxstedt-Hahnenknoop, weitere Informationen erteilt Claus Schultz, Telefon 0 47 44/50 60.

FIXE TERMINE

Jeden Donnerstag ab 20 Uhr
Stammtisch des MC Mühlen im Clubheim in Horb-Mühlen.

Jeden Donnerstag ab 21 Uhr
Motorradstammtisch im Gasthaus Linde, Ravensburg-Oberhofen, Infos bei G. Beck, Kemmerlanger Straße 1, 7980 Ravensburg 19.

Jeden ersten Donnerstag im Monat
Treffen des Ralf Waldmann Fanclub im Vereinslokal Wiemerhof, Dr.-Siekermann-Weg 8, 5828 Ennepetal-Voerde, Telefon 0 23 33/20 21.

Jeden Donnerstag ab 21 Uhr
Treffen des MC Kuhle Wampe Eistal im Treibhaus in Eisenberg, offen für alle, Infos bei Joachim C. Hack, Telefon 0 63 51/4 48 72.

Jeden ersten Donnertag ab 17 Uhr
Stammtisch für GSX 1100 G-Fahrer in der Gaststätte Poststation, Hauptstraße 52, Porta Westfalica/ Hausberge, Infos 05 71/7 74 77 (Joachim Bornemann).

Jeden ersten und dritten Donnerstag ab 19.30 Uhr
Italo-Stammtisch München in der Gaststätte Bergmanns, Landsberger Straße 73, Kontakt über Jürgen Maehse, Telefon 0 89/7 91 27 78.

Jeden zweiten Donnerstag ab 20 Uhr
Gold Wing-Stammtisch in der Gaststätte Eremitage an der B 54 zwischen Siegen und Wilnsdorf, Infos bei Wolfgang Heye, Telefon 0 27 37/32 72.



Zur Eselsbrücke? Die vierte links und dann immer geradeaus

BLICKPUNKT Fahrbericht Egli-Kompressor-Vmax

LÖWENZAHN



Höchsttrichterliche Entscheidung: Der Doppelvergaser ist ganz obenauf

Ein Kompressor, von einem zähnefletschenden Riemen auf Trab gebracht, macht das sanfte Kätzchen Vmax zur reißenden Bestie.

Von Jürgen Schmitz; Fotos: Achim Hartmann



Manchmal triumphiert der Körper über den Verstand. Der sich verkrampfende Magen auf dem Zahnarztstuhl, das Herzklopfen vor dem ersten Rendezvous, der Adrenalinausstoß nach dem „Gerade noch mal gutgegangen"-Ereignis – alles Momente, in denen das Großhirn dumm aus der Wäsche guckt, weil ihm die Befehlsgewalt entgleitet.

Was das mit der Kompressor-Vmax zu tun hat? Zunächst einmal gar nichts. Auf dem Weg zu Fritz W. Egli und seinem kraftstrotzenden Blasebalg in das schweizerische Bettwil unterbindet mein Zentralorgan erfolgreich körperliche Unregelmäßigkeiten. Denn es hat in seinem Archiv gekramt und – abgelegt unter Jahrgang 1985 – Fahreindrücke von einer der ersten Vmäxe aufgestöbert: „Kräftig, aber keineswegs gewalttätig, Haltungsschwächen jedoch im Fahrwerksbereich. Trotz schweren Imponiergehabens im Grund ein harmloses Motorrad", ist da abgespeichert. Schlußfolgerung (mit leicht selbstbetrügerischem Anstrich): Da werden 60 oder 70 zusätzliche Pferdchen wohl nicht allzuviel anrichten können. Oder etwa doch?

Egli-Kompressor-Vmax

Ankunft bei Egli. Ländlich-sittliche Szenerie: Sonnenschein, sattgrüne Wiesen, blauer Himmel, Vogelgezwitscher. Kein Zweifel, in Bettwil, unweit von Zürich oberhalb des Hallwiler Sees gelegen, ist die Welt noch in Ordnung. Aber der Eindruck schläfriger Friedfertigkeit trügt. Noch ehe meine obligatorische Warm up-Zigarette verglüht ist, ehe ich dem Hausherrn meine Aufwartung habe machen können, durchbricht verhaltenes Grollen die Stille, das binnen Sekunden zu markerschütterndem, die Nackenhaare aufstellenden Gebrüll anschwillt. Das Epizentrum des akustischen Ausbruchs liegt – da ist gar kein Zweifel möglich – wenige Schritte entfernt, hinter einem herabgelassenen Rolltor des Eglischen Anwesens.

Nach einigen Sekunden ebbt das Getöse wieder ab und erstirbt schließlich ganz. Das Tor rattert hoch, und mit einem Blick kondensieren meine dunklen Ahnungen zur Gewißheit: Das ist „meine" Vmax. Mit Spanngurten vertäut und von der halben Egli-Mannschaft in die Knie gezwungen, hat sie soeben – so schlupfarm es ging – 204 PS auf die Prüfstandsrolle gewalkt.



Wissen macht schlau: Öltemperatur und Ladedruck als Zusatzinformation

Leise knackend entspannt die Vmax ihre Muskeln, während sich bei mir im Gegenzug leichte Verkrampfungen in der Leibesmitte einstellen, die mein um Beruhigung bemühtes Großhirn („Mensch Alter, der Schreihals will sich doch nur wichtig machen!") nicht in den Griff bekommt. Denn das Ding brüllt zwar nicht mehr, wirkt deshalb aber kein bißchen weniger gefährlich: Höhnisch grinsende Ansaugschlünde, die sich aufgrund Eglis höchsttrichterlicher Entscheidung einen Weg durch die Tankattrappe gebahnt haben, ein fast schuhkartongroßer Kompressor über dem Zylinder-Vau und – als sei das Prinzip der Abschreckung damit noch nicht ausgeschöpft – ein offen laufender, ganz und gar humorlos wirkender Zahnriemen.

Sinn für feinen Humor zeigt dagegen der Erbauer dieses Kraftwerks. Auf den heimtückischen Charakter solch eines in unmittelbarer Nachbarschaft des Schaltfußes rasenden Gummistrangs angesprochen, greift Fritz W. Egli zu einem aufheiternden Scherzchen aus dem Bereich des Holzverarbeitungswesens: Kommt ein Sägewerker in die Kneipe, hebt die verbliebenen zwei Finger seiner verstümmelten Hand und ruft: „Fünf Bier, fünf Korn!" Und um noch eins draufzulegen, erkundigt er sich scheinheilig einfühlsam, mit welcher Invalidenrente ich denn wohl im Fall der Fälle zu rechnen hätte.

Immerhin hat der Meister Vorkehrungen getroffen, um auf Nebenschauplätzen potentielle Gefahren zu bannen. Dazu wurde das Fahrwerk – bekanntermaßen kein Vmax-Ruhmesblatt – rundherum auf Vordermann gebracht. Die Stabilisator-versteifte Egli-Gabel mit vergrößerter Überdeckung von Gleit- und Standrohren soll in Zusammenspiel mit sauber eingepaßten Lenkkopflagern die Frontpartie der Kompressor-Maschine beruhigen, das 18-Zoll-



Innige Verbindung: Ein Stabilisator-Doppel verbindet die Tauchrohre der Egli-Gabel



Im Blickpunkt: 18-Zoll-Hinterrad, Vierkolben-Bremszange, ausdrucksstarker Auspuff mit Lizenz zum Tröten

Hinterrad bringt mit einem 170er Schlappen (hoffentlich) genügend Gummi auf die Straße und läuft – bei Vmäxen keineswegs selbstverständlich – exakt in der Spur des Vorderrads, ein Pärchen speziell abgestimmter Koni-Federbeine kontrolliert das Auf und Ab der Kardanschwinge, und allerfeinste Brembo-Zangen bemühen sich im Verein mit ABM-Gußscheiben darum, die Zornesausbrüche des 204-PS-Pakets zu parieren.

Geschnürt ist dieses Bündel nach guter amerikanischer Hot Rod-Sitte: Im Zentrum des Geschehens sitzt ein Roots-Kompressor – eine zweiflügelige Pumpe, die das von dem darüberliegenden 44er Weber-Doppel-Fallstromvergaser aufbereitete Gemisch ansaugt, verdichtet und unter Druck (derzeit verhaltene 0,7 bar) in die Arbeitsräume des darunterliegenden Motors entläßt. Ein übersichtliches, wenn auch raumgreifendes Arrangement – nur realisierbar, weil bei der Vmax nicht Tank ist, was wie Tank aussieht. Und ein naheliegendes: Nach dem Motto „back to the Roots" hilft Egli in ebendieser Manier amerikanischen V8-Motoren auf die Sprünge.

So einfach eine Kraftspritze per Kompressor erscheinen mag, so zahlreich und kompliziert sind die nötigen flankierenden Maßnahmen. Den drastisch gestiegenen Arbeitsdrücken in den Zylindern begegnet Egli mit standhaften Carillo-Pleueln und geschmiedeten Cosworth-Kolben, die das Verdichtungsverhältnis auf zirka 7,5:1 reduzieren. Die Abstimmung des Vergasers, die Anpassung des Zündkennfelds an die neuen Lebensumstände des V4 – das sind Arbeiten, die ohne Ende Zeit und Geld verschlingen und die noch keinesweg abgeschlossen sind.

So verwundert es nicht, daß der Kompressormotor zwar schon wunderbar füllige Vollastkurven auf Prüfstands-Meßblätter zeichnet, aber noch seine liebe Not mit niedrigen Drehzahlen und leicht geöffneten Drosselklappen hat.

Entsprechend unbeholfen fallen meine ersten Gehversuche mit der Kompressormaschine aus. Der Motor ruckt und bockt und stellt Zug- und Druckstufe meiner Arme auf eine harte Probe. Statt in rundem Schwung, geht's mal im Fünfeck, mal im Achteck um die Kurve. Hin und wieder knabbert der rasende Riemen an meinem linken Stiefel, so daß ich – als hätte ich nicht genug zu tun – wieder und wieder den korrekten Sitz des Fußes überprüfe. Und das alles unter den Augen des Meisters, der scheinbar gelangweilt beobachtet, wie ich zum wiederholten Mal durch die Fotokurve stochere – wie ein Führerscheinaspirant bei der praktischen Prüfung.

Da hilft nur die Flucht nach vorn. Ich überrede meine rechte Hand zu herzhafterem Umgang mit dem extrem leichtgängigen Gasgriff, und schon gerät zumindest die Anfahrt aufs Eck munterer, lockerer, lauter. Als Belohnung gibt's erste Kostproben jenes Gewaltausbruchs, der ab 4000/min für Beschleunigungserlebnisse sorgt, wie sie sonst nur Bungee-Springern vergönnt sind. Darauf scheint Herr Egli nur gewartet zu haben: Er verläßt die Szene.

Der fortschreitende Gewöhnungsprozeß und die Abwesenheit des stillen Beobachters zeigen Wirkung, und so langsam bekomme ich den Bogen raus: Mit Dampf auf die Kurve zufliegen, hart herunterbremsen, mit genügend Restgeschwindigkeit einbiegen, mit geschlossenen Drossel-



Zahntechnik: Ein bissiger Riemen treibt den Roots-Kompressor (links). Fast normal: die harmlosere Seite der Egli-Vmax (oben)

HONDA *Come ride with us.*

JEDE HONDA EINE KLASSE FÜR SICH

RALF WALDMANN ÜBER DIE HONDA NTV 650:

"NACH EINEM ANSTRENGENDEN ARBEITSTAG AUF DER NSR-WERKS-MASCHINE FREUE ICH MICH IMMER WIEDER AUF DAS ENT SPANNENDE TOUREN MIT DER NTV 650."

Touren Sie doch mal ein Wochenende mit mir auf Ihrer NTV 650. *

*Anmeldungen „Ralf-Waldmann-Wochenenden" liegen jetzt für NTV-Fahrer beim Honda-Händler aus.

Tour	Datum	Region
Tour 1	17.6. - 18.6.	Pfälzer Wald / Elsaß
Tour 2	01.7. - 02.7.	Bayerischer Wald / Mühlviertel
Tour 3	15.7. - 16.7.	Ardennen / Eifel
Tour 4	29.7. - 30.7.	Allgäu / Pfaffenwinkel
Tour 5	12.8. - 13.8.	Schwäbische Alb

Bitte umgehend buchen, die Teilnehmerzahl ist begrenzt.

FRAGEN SIE IHREN HONDA-HÄNDLER AUCH NACH DEM UMFANGREICHEN NTV 650 ORIGINAL-TOURING-ZUBEHÖR

Als drehmomentstarkes Allround-Motorrad hat die NTV 650 längst einen guten Namen und macht im Alltagsbetrieb wie auf langen Touren immer eine gute Figur. Die Freunde des ausgereiften V-2-Motors kommen, auch was die Wirtschaftlichkeit angeht, voll auf ihre Kosten. Zum besonderen Komfort tragen ein wartungsarmer Kardanantrieb, zwei bequeme Sitzpositionen und die innovative Pro-Arm-Schwinge bei. Und wer zusätzlichen Stauraum benötigt, dem bietet Ihr Honda-Händler jetzt Original-Packtaschen inklusive Halterung und Gepäckträger gegen Aufpreis an. Fragen Sie auch nach der 2-Jahres-Garantie auf alle Motorräder ab 250 cm³, den günstigen AKB-Bank-AG-Finanzierungsangeboten** und den attraktiven Leasing-Möglichkeiten der AKB-Leasing GmbH. Ihr Honda-Händler berät Sie gern.

HONDA

**Unsere Vertrags-Händler machen Ihnen gerne ein Finanzierungs-Angebot oder vermitteln günstige AKB-Bank-AG-Finanzierungen: 3,9% effektiver Jahreszins, 25% Anzahlung bei 12, 24 oder 36 Monaten Laufzeit für alle Honda-Motorräder.

Alphörner: schmettern ein Ansauggeräusch, das die Heidi wackeln läßt

Egli-Kompressor-Vmax

klappen bis jenseits des Scheitelpunkts rollen, dann tüchtig Gas geben und gut festhalten. So geht's – vor allem, weil Fahrwerk und Bremsen blendend funktionieren.

„So geht's" ist dennoch die Untertreibung des Jahres: „Apocalypse now" ist die einzig treffende Beschreibung für den Actionfilm, der bei voll geöffneten Vergaserschlünden auf der Kompressor-Vmax abgeht. Eine Multi Media-Show für die Sinne: Gerade noch hast du gelassen die Auferstehung des Ladedruckanzeigers registriert, da drückt es dir schon die Augäpfel tief in die Höhlen, und du hast alle Mühe, den rasanten Schwung der Drehzahlmessernadel zu verfolgen, den Schaltpunkt zu treffen, die Landschaftsbilder zu sortieren, dazwischen einen Blick auf den Tacho zu erhaschen – und deinen Ohren zu trauen. Denn das Quartett aus zwei Supertrapp-Posaunen und zwei Ansaugtrompeten setzt neue Maßstäbe: Der Schalldruck bringt Musikantenstadel zum Einstürzen, die Komposition aus Löwengebrüll und Tarzanschrei ist geeignet, ganze Landstriche zu entvölkern. Rund um Bettwil scheint das schon gelungen zu sein, denn wie sonst wäre zu erkären, daß über Stunden niemand gegen meine himmelschreienden Unternehmungen protestiert.

Liebe Hörgeräte-Akustiker, liebe Vmax-Freunde, liebe Polizeibeamte, ihr mögt euch jetzt freudig erregt die Hände reiben. Doch ich muß euch enttäuschen: Kompressor-Vmäxe werden nie die Straßen bevölkern, denn Eglis Löwenzahn ist und bleibt ein Einzelstück – und unverkäuflich obendrein. Und, liebe Orthopädie-Mechaniker: Meinen Heimweg habe ich auf zwei gesunden Füßen angetreten. □

EGLI-KOMPRESSOR-Vmax

Motor
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-70-Grad-V-Motor, Kurbelwelle querliegend, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, zahnriemengetriebener Roots-Kompressor, Naßsumpfschmierung, ein Weber-Doppelvergaser, Ø 44 mm, kontaktlose Transistorzündung, keine Abgasreinigung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 350 W, Batterie 12 V/16 Ah.

Bohrung × Hub	76 × 66 mm
Hubraum	1198 cm³
Verdichtungsverhältnis	7,5:1
Leistung	204 PS (150 kW) bei 9200/min
Max. Drehmoment	16,6 kpm (163 Nm)
Kolbengeschwindigkeit	20,1 m/sek bei 9200/min

Kraftübertragung
Primärantrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan.

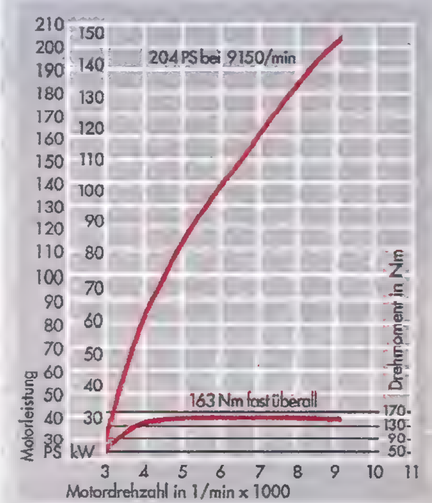
Fahrwerk
Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, mit geschraubten Unterzügen, Telegabel, Standrohrdurchmesser 40 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlrohren, zwei Federbeine, mit verstellbarer Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn mit Vierkolbensätteln und schwimmend gelagerten Bremsscheiben, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten mit Vierkolbensattel und schwimmend gelagerter Bremsscheibe, Ø 320 mm, Alu-Gußräder.

Federweg v/h	140/100 mm
Felgengröße v/h	2.15 × 18/5.50 × 18
Reifengröße v/h	110/90-18/170/60-18

Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel	61 Grad
Nachlauf	119 mm
Radstand	1590 mm
Sitzhöhe	780 mm
Tankinhalt/Reserve	15/3 l

Hersteller: Egli Motorradtechnik AG, Hauptstraße 14, CH-5618 Bettwil



Waffenscheinpflichtig: 100 PS liefert die Kompressor-Vmax bereits bei 4500/min. Danach geht's auf glattem Weg ins Skrupellose



Der Meister himself auf der Vincent: 1968 wurde Fritz W. Egli mit seinem Umbau Schweizer Bergmeister

Auch italienische Motoren finden im Schweizer Rahmen eine Heimat: die Egli-Ducati Corsaro Rosso von 1986



RED HUNTER

Was hatten sie alles erzählt über den Mann, der so unheimlich viele Pferdestärken in einen Motor pfercht. Der diesen legendären Zentralrohrrahmen konstruiert. Der ungezogenen Fahrwerken das Spuren beibringt. Der Vmax optimiert, Gespanne baut, Enfields importiert, und, und, und. Schwierig sei er. Verschlossen. Ja, auch irgendwie verbohrt.

Und gerade legt sich das spitzbübische Gesicht dieses vermeintlich unnahbaren Herren in 1000 Lachfalten: „Auf der Ariel Red Hunter mit Rennauspuff durch die Wüste zu blasen, das hat richtig Spaß gemacht." Fritz W. Egli erzählt. Amüsant, ohne Pathos, ohne jede Überheblichkeit: Er ist vielleicht ein bißchen anders, der Schweizer, kein Massenmensch, doch gewiß nicht „verkehrt" – wie der Schwabe sagt.

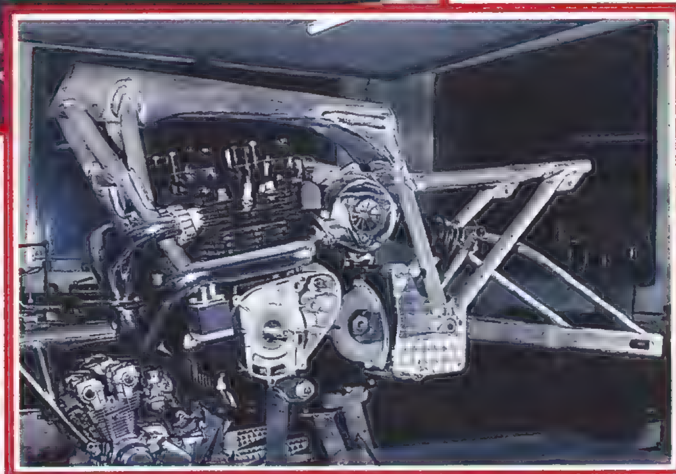
Besagte Wüste liegt in Mexiko, wo der noch sehr junge Fritz, gelernter Feinmechaniker, drei Jahre auf Montage war: „Eine wirklich schöne Zeit", zu der sich Eglis Welt mehr und mehr um zwei Räder dreht. Ins Eidgenössische zurückgekert, mietet er eine Scheune an, funktioniert sie zur Motorradwerkstatt um und verdingt sich als Feierabendschrauber. Bald bringen alle Freunde ihre Maschinen. Bezahlt wird in Naturalien. Geld gibt's so gut wie keins.

Von einer Vincent Black Shadow, damals das Maß vieler Dinge, konnte einer wie Fritz Egli nur träumen. Oder – er bekam sie geschenkt. Dieses Glück hatte der Technik-Liebhaber. Und damit setzt sein Streben nach dem Bestmöglichen auf zwei Rädern ein: Er tunt den V-Zweizylinder für den Renneinsatz zurecht, startet und erkennt, daß der Motor wohl, das Fahrwerk jedoch keinesfalls zum Siegen taugt. Ergo vertieft sich der Tüftler in die Kunst des Fahrwerksbaus, woraus schließlich der erste Egli-Rahmen resultiert.

1968 fährt der Erfinder auf seiner Vincent den Schweizer Bergmeister-Titel nach Hause. Die Branche wird aufmerksam. Der Zentralrohrrahmen findet Beifall, aus dem Bastler Egli wird ein anerkannter Spezialist, seine kleine Klitsche reift zur renommierten Fahrwerksschmiede.

Die Jagd auf Pferdestärken gibt der Unternehmer freilich nicht auf, und zahlreiche Erfolge bestätigen sein Tun(en). 1979 beispielsweise stemmt die MRD 1, mit turbogeladenem Kawasaki Z 900-Motor, 180 PS aufs Hinterrad. Im Colani-Kleid powert das weiterentwickelte Aggregat 1986 gar 300 PS aus sich heraus. Obschon er sich dieser Tage hauptsächlich der Verbesserung von Enfield-Einzylindern widmet – „old Memories" –, ist Eglis Lust am Aufpumpen von Motoren ungebrochen, wie die Kompressor-Vmax beweist.

Zwölf Angestellte umfaßt die Schweizer Leistungsgesellschaft derzeit. Finanzministerin ist Ehefrau Beatrice Egli: „Ich bin kein guter Geschäftsmann", sagt der Chef. Anspielungen auf die scheinbar hohen Preise ärgern den ehrbaren Handwerker in ihm: „Überlegen Sie mal, wie viel Zeit unsere Arbeit erfordert. Sicher, man kann alles schnell, schnell und so einigermaßen zusammenstecken, doch das ist nicht mein Stil." Perfekt soll's sein, was unter dem Motto „Swiss-Finish" das kleine Dörflein Bettwil verläßt. Darum geht's. □



Ein Powerpaket im Entwicklungsstadium: Die MRD 1 mit turbogeladenem Kawasaki Z 900-Motor brachte 180 PS



Hier hatte Herr Colani seine Finger im Spiel: Mit 300 PS fuhr diese Egli Weltrekord. Allerdings ohne das hübsche Kleid


TEST & TECHNIK
Fahrbericht Harley-Davidson Electra Glide Ultra Injection

TOUR-GUIDE

„Suche charaktervollen, gemütlichen Reisebegleiter, so um die 30, gern auch Ausländer, korpulent, robust, für große und kleine Touren."

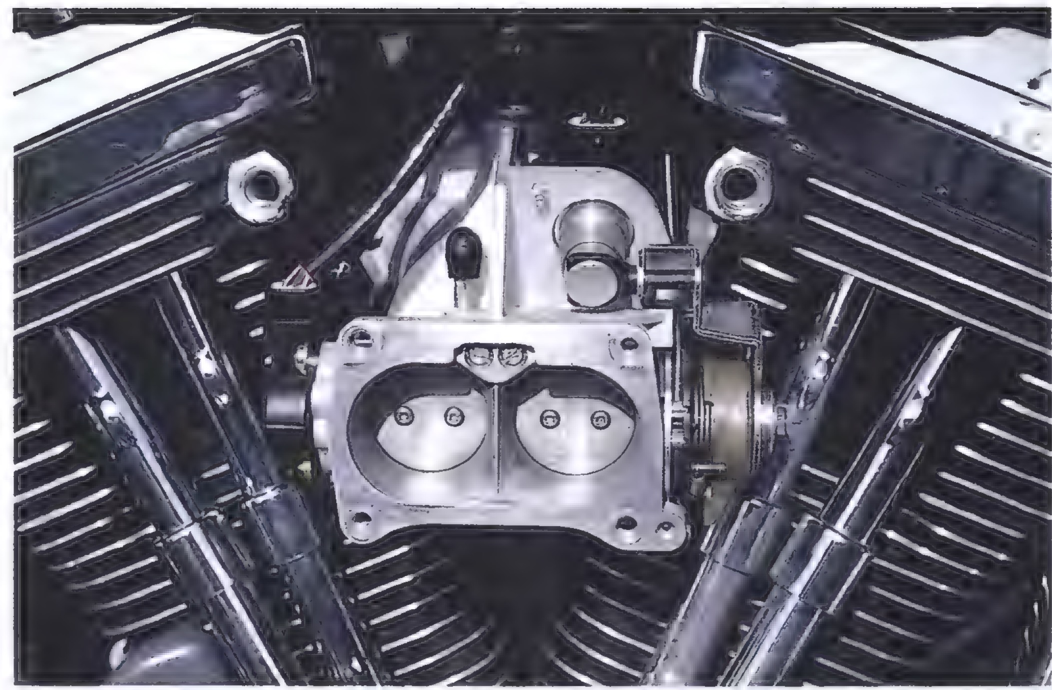
Von Werner Koch; Fotos: Markus Jahn

ELECTRAGLIDE
HARLEY-DAVIDSON
30th
ANNIVERSARY

Bitteschön, hier ist er. Ein breitschultriger Amerikaner, 372 Kilogramm schwer, nicht gerade sportlich, aber sehr sympathisch. Sein Name: Harley-Davidson Electra Glide Ultra Injection – ufff.

Viele seiner Freunde rufen ihn kurz und bündig Harley, aber darauf hört fast jeder aus dem traditionellen Harley-Davidson-Clan.

Dabei trägt das reiselustige Dickschiff ein für die Milwaukee-V-Twins höchst revolutionäres Merkmal mit sich herum: die elektronische Benzin-Einspritzung. Statt des konventionellen, 40 Millimeter großen Mikuni-Vergasers verköstigt jetzt eine elektronisch gesteuerte Saugrohr-Einspritzanlage über eine Düse pro Zylinder



Ab 1996 auch in Deutschland: 1340er Harley-Motor mit Saugrohr-Einspritzung für ein sattes Leistungsband und weniger Schadstoffe

Verführung: So mancher Mönch, obwohl er glaubt, den Adler an die Kutte schraubt . . .

Dickes Rad mit dünner Achse in einer windigen Gabel. Die Bremse ist dafür besser als ihr Ruf

den 1340 Kubik großen Twin mit Kraftstoff. Die unter allen Fahrzuständen wohldosierte Spritzufuhr reduziert sowohl Schadstoffe wie den Verbrauch und macht den urigen Gesellen damit fit für zukünftige Zulassungsnormen, die vor allem im sonnigen, aber streng reglementierten Staat Kalifornien der Harley-Gemeinde ernste Sorgen bereiten.

In Deutschland wird die Injection-Harley jedoch erst zur Saison 1996 erwartet, weshalb sich MOTORRAD für den ersten Proberitt noch einer amerikanischen Version bediente. Optisch und technisch basiert das Reisemonster auf der bewährten Electra Glide Ultra Classic, deren Eckdaten selbst kräftigen Naturen einigen Respekt einflößen. Aus der ungenierten Anhäufung von Metall und Kunststoff ergeben sich letztendlich stattliche 372 Kilogramm Gewicht, die allerdings nichts an Luxus vermissen lassen.

Vom Stereo-Sound bis hin zum riesigen Kofferraum ist die Harley-Besatzung wirklich erstklassig bedient.

Damit der Auftritt vor dem neugierigen Publikum des Straßen-Cafes standesgemäß und ober-cool über die Bühne geht, ist ein ausführliches Studium der Betriebsanleitung angesagt, die verwirrende Ansammlung der tausend Knöpfe und Schalter könnte sonst leicht im peinlichen Desaster enden. Pilotenhelm, tiefschwarze Sonnenbrille, grimmiger Blick – und ausgerechnet jetzt krächzt der



. . . und nach der Messe ungeniert mit Nonn' und Harley rumkutschiert

HARLEY-DAVIDSON ELECTRA GLIDE ULTRA INJECTION

Motor
Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45-Grad-V-Motor, Kurbelwelle querliegend, eine untenliegende zahnradgetriebene Nockenwelle, zwei über Hydrostößel, Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile pro Zylinder, Trockensumpfschmierung, elektronische Saugrohreinspritzung, kontaktlose Transistorzündung, keine Abgasreinigung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine, Batterie 12 V/19 Ah.

Bohrung × Hub	88,8 × 108 mm
Hubraum	1338 cm³
Verdichtungsverhältnis	8,5:1

Kraftübertragung
Primärantrieb über Kette, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Zahnriemen.

Primärübersetzung	1,44
Sekundärübersetzung	2,19
Getriebeübersetzung	3,22/2,22/1,58/1,23/1,00

Fahrwerk
Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohren, Telegabel, Standrohrdurchmesser 41 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen, zwei Federbeine, luftunterstützt, Doppelscheibenbremse vorn mit Einkolbensätteln, Ø 292 mm, Scheibenbremse hinten mit Einkolbensattel, Ø 292 mm, Alu-Gußräder.

Federweg	v/h	117/76 mm
Felgengröße	vorn	3.00 × 16
	hinten	3.00 × 16
Reifengröße	vorn	130/90 B 16
	hinten	130/90 B 16

Maße und Gewichte

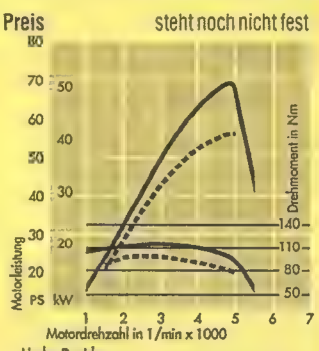
Radstand	1592 mm
Lenkkopfwinkel	64 Grad
Nachlauf	156 mm
Wendekreis*	5430 mm
Radlastverteilung*	42/58%
Gewicht vollgetankt*	372 kg
zul. Gesamtgewicht	535 kg
Tankinhalt/Reserve	18,9/3,4 Liter

Fahrleistungen/Meßwerte*

Höchstgeschwindigkei	
Solo/mit Sozius	157/154 km/h
Beschleunigung (mit Sozius)	
0–100 km/h	6,8 (7,9) sek
0–140 km/h	17,0 (20,1) sek
Durchzug	
60–120 km/h	15,3 (19,5) sek
60–140 km/h	27,5 (35,2) sek
Kraftstoffart	Super bleifrei
Kraftstoffverbrauch	100 km
Minimal/Maximal	4,8/8,9 l

Ausstattung, Preis

Garantie	ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung
Preis	steht noch nicht fest



*MOTORRAD-Messungen

Hausfrauensender aus den vier Boxen: „... und viele Grüß' ans Schallarchiv". Nicht auszudenken, sowas.

Dabei begeistert die Harley beim Auftritt vor neugierigem Schickimicki-Publikum weitaus weniger als bei der rollenden Kür. Man muß es erlebt haben, um zu begreifen, daß Harleyfahren mit Motorradfahren nicht viel zu tun hat.

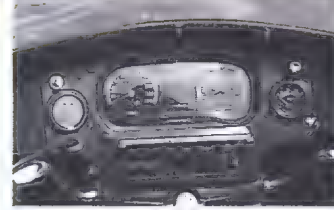
Kein Zweifel, auch bei der Harley laufen beide Räder in einer Spur, zumindest solange man sich an die Spielregeln hält. Doch die Spielregeln einer Harley lassen sich nicht erklären, entweder man findet sich oder läßt es bleiben. Mit Herz, Bauch, Toleranz und ohne die strengen Richtlinien fahrtechni-



Begeistert: Sozia Petra Wiese

Aus der zweiten Reihe
Spaß ohne Gas

Würden Sie die Einladung zur Harley-Tour abschlagen? Genau, ich auch nicht. Selbst wenn ich, ganz ehrlich gesagt, als Sozia oft mehr Angst als sonstwas verspüre. Zu spät. „Mini" Koch steht mit der Harley vor der Tür, es geht los. Und dann, keine zehn Kilometer später, ist's vorbei mit dem mulmigen Gefühl. Lässig flatsche ich in diesem monströsen Ledersessel, vorn läuft der Film. In 3D. Und unten stampft der Motor gelassen wie ein Schiffsdiesel vor sich hin. Keine Ahnung, wo genau wir sind, ist auch egal. Wir suchen uns den schönsten Weg, denn Mini hat's überraschenderweise heute nicht eilig. Und das Schönste dabei: Anders als dieser Fünf-Minuten-Komfort eines Choppers verwöhnt die Harley ihre Besatzung selbst auf der ganz großen Tour mit einem First-class-Service.



Zeitlos: reichhaltige Info-Zentrale, nur die Uhr fehlt



Raumkoffer: praktisch und groß, bietet er reichlich Platz für Helm und Hutschachtel



Sattelzeug: hochkomfortable Sitzecke à la Harley



scher Testprogramme findet auch der schrägste Schräglagenkönig Zugang zur amerikanischen Philosophie der zweirädrigen Fortbewegung.

Aus der Serie „Schönes Schwabenland" sehen wir deshalb jetzt den Heimatfilm „Alb, Donau, Bodensee – auf der Ölspur von Dichtern und Denkern." Wo Schiller und Goethe zu Rast und Pferdetausch abstiegen, poltert die Harley zum Fototermin vor. Kloster Bebenhausen, das gibt schon was her. Dicke Harley vor idyllischem Gemäuer, der Fotograf ist zufrieden, und die Testmannschaft, die zur Hälfte aus einer Frau besteht, macht sich an die Erkundung des Way of drive.

Wer sich bei der Erstbesteigung des Iron-Horse ohne das notwendige Balancegefühl in den Sattel schwingt – nehmen Sie diese Bezeichnung ruhig wörtlich – wird schlagartig mit siebeneinhalb Zentnern reinstem Milwaukee-Stahl konfrontiert. Also immer sachte: Aufsteigen, Roß und Reiter exakt ins Lot wuchten, Passagier zusteigen lassen und krach – den ersten Gang über die Schaltwippe einwerfen. Ist der Halbtonner in Fahrt, schwindet die Angst, die Muskeln entspannen sich, Klack – Klack – Klack – Klack, fünfter Gang – laufen lassen, Harley fahren.

Seinen ganz natürlichen Rhythmus findet der Big-Twin von selbst. Bei lockeren 2500 Umdrehungen bullert's wunderbar bis in die Lenkerenden. Vibrationen, nein, das falsche Wort, eher Herzschläge, die sich über die latschigen Trittbretter auf die Reisegruppe übertragen. Abgeschirmt vom wuchtigen Verkleidungsbug, zupfen nur selten ein paar Windfetzen an Brille und Helm, lediglich in der zweiten Reihe geht's etwas turbulenter zu. Eins haben beide Logenplätze jedoch gemein: den flauschig weichen Sitzkomfort.

Über den breiten Lenker läßt sich die massige Harley mit erstaunlich geringem Kraftaufwand auch über verschlungene Sträßchen bugsieren und schwebt selbst über fußballgroße Frostaufbrüche souverän hinweg. Strenge Gesellen könnten bei genauer Analyse der Electra Glide ins Klagelied von unterdämpften Gabeln und zu weichen Federn einstimmen, doch gegen Fahrwerksunruhen einer Harley gibt es ein verläßlicheres Mittel als die akribische Abstimmung mit Gabelöl und Austauschfedern: Gas rausnehmen, ein paar Knoten langsamer fahren.

Dabei kann der Einspritzmotor, wenn er soll, durchaus seine Muskeln spielen lassen. Kraftvoll und ohne Verzögerung brummt das V2-Aggregat ab 1000/min los, und marschiert schnurstracks und ohne Durchhänger in den roten Bereich. So munter zeigte sich bislang noch kein serienmäßiger Harley-Motor. Gut zu wissen, doch nützen wird der souveräne Harley-Treiber solche Schubkraft selten. Auf der Erkundungsfahrt entwickelte die Testcrew eine völlig neue Methode gegen qualmende Lastwagen und dahinzuckelnde Autokolonnen: statt angespannt auf die nächstbeste Überholmöglichkeit zu lauern, setzte sie kurzentschlossen den rechten Blinker, bremste – ja, die Harley-Doppelscheiben bremsen tatsächlich – und ging Kaffee trinken.Gegen solche Verzögerungstaktik ist nichts einzuwenden, denn je mehr man sich den fruchtbaren Gärten des Bodensees nähert, um so praller und süßer werden die Erdbeeren auf dem Kuchen.

Doch selbst die belebende Wirkung einer doppelten Portion Kaffee reizt den Harley-Reiter nicht zum Sprint. In aller Ruhe gleitet der sattgrüne Frühling vorbei, und nur die Uhren an den weiß getünchten Kirchtürmen deuten darauf hin, daß die Zeit trotz aller Gemütlichkeit nicht stehenbleibt. Gegen den Versuch sportlicher Gangart wehrt sich die Electra Glide mit Leibeskräften. Schlingernd stemmt sie sich gegen hartes Anbremsen und abruptes Einschwenken und verhindert funkensprühend Waldmannsche Schräglagen. Selbst auf der schnurgeraden Autobahn windet sich das Chassis unter dem Vollgas-Würgegriff und zwingt ihren Peiniger spätestens bei ausgefahrenen Längsrillen zur Aufgabe. Wie ein Klapprad mit losem Scharnier torkelt das Schlachtschiff über die Bahn.

Und jetzt begreifen es auch ganz unsensible Naturen: so nicht. Wozu auch? Spaß macht's keinen, saufen tut sie, knapp neun Liter, und der V2-Motor hört bei der Schinderei auch noch auf zu vibrieren. Besser wir cruisen, mit Tempomat natürlich, konstant 110 km/h schnell, Cassette rein, ordentlich Stereo-Power – so mag's der nette Kumpel aus Amerika. Nur so. □

Mein Fazit

Ich sag's gleich vorweg für die, die es hören möchten: Ja, die Harley hat ein mieses, windiges Fahrwerk, ist viel zu schwer und zu teuer. Im unterdimensionierten Chassis hängt ein antiquierter Motor, ein eher schlapper Bursche. So, und jetzt sag' ich denen, die trotzdem mit ihr liebäugeln: Probiert's doch einfach aus. Wer die Macken und Kanten toleriert und sich von ihrer Lässigkeit anstecken läßt, hat bestimmt viel Spaß damit.

Werner Koch






REPLICA

Feintopf

Den bodenständigen Einzylinder der Yamaha XTZ 660 hat MuZ bei der Skorpion Replica mit feinen Fahrwerkszutaten garniert.

Von Waldemar Schwarz; Fotos: fact

Mit den Modellen Skorpion Tour und Sport legte MuZ den Grundstein zu einem Neubeginn. Mit der Replica hat das Einzylinderprogramm nun ein neues Flaggschiff, sozusagen das Edelbike unter den Skorpionen. Der Name steht für das Engagement der nach Hohndorf umquartierten Zschopauer im deutschen und internationalen SoS-Geschehen. Schon von weitem ist die Replica an ihrer Vollverkleidung zu erkennen. Das Oberteil stammt von der Sport, das Unterteil ist dagegen komplett neu.

Die Replica verfügt über den gleichen Motor wie die Sport, das Fahrwerk aber haben die Konstrukteure gründlich überarbeitet. Der Rahmen gleicht rein optisch zwar dem bisherigen Chassis. Eine um 30 Prozent reduzierte Wandstärke soll ihm jedoch im Verbund mit anderen Verfeinerungen zu einer Gewichtsreduzierung verhelfen. So wiegt die Replica trotz der umfangreicheren Ausstattung laut Datenblatt 178 Kilogramm und somit zirka zehn weniger als die Sport. Die Federelemente bieten aktuelle Technik für den sportlich Orientierten. So ist die Upside-down-Gabel mit 41 Millimetern Gleitrohrdurchmesser wie auch das Federbein von White Power selbstverständlich in Federbasis und Dämpfung über einen weiten Bereich verstellbar.

Die Räder im Dreispeichen-Design stammen vom italienischen Hersteller Marchesini und sind breiter geworden, um den 120er Vorder- und 160er Hinterreifen aufzunehmen. Die Metzeler ME Z1 erfüllen nun höchste Ansprüche der sportlichen Kundschaft. Auch die



Die Replica avanciert zum Spitzensportler im MuZ-Modellprogramm

Bremsanlage im Vorderrad mit der Doppelscheibe mit schwimmend gelagerten Bremsscheiben und Vierkolbenzangen von Brembo demonstriert exklusive Sportlichkeit.

Der Motor ist im Serientrimm verblieben, lediglich die Abgase entweichen nun durch zwei schlanke Schalldämpfer zu beiden Seiten des Hinterrads. Er hat mit nominell 50 PS zwei hinzugewonnen und streut laut Aussage der MuZ-Entwickler eher nach oben.

Auch die Anbauteile offenbaren eine neu entdeckte Liebe zum Detail. So mußten die alten Stummellenker neuen, leichteren Teilen weichen, und auch die verstellbare Fußrastenanlage wirkt eleganter. Insgesamt übt die Replica unvergleichlich mehr Anziehungskraft auf den Sportfahrer aus als die Sport. Die Sitzposition fällt kompakt aus, störend wirken allein die weit auseinander liegenden Lenkergriffe; der Hauptbremszylinder verhindert eine engere Positionierung.

Während der ersten Kilometer auf den Straßen rund um Hohndorf setzt sich die Replica gut in Szene. Ihre Federelemente wirken straff, aber nicht unkomfortabel. Selbst auf schlechten Straßen sprechen sie sensibel an. Handlichkeit wie Lenkpräzision sind hervorragend, ohne daß in schnellen Kurven Stabilitätsprobleme auftreten. Zielsicher und genau durcheilt die Replica enge und weite Kurven, läßt sich auch von Bodenwellen nicht aus der Ruhe bringen. Das breite Verstellspektrum der Federelemente erlaubt jedem Fahrer, die Replica individuell abzustimmen. Allein die Bremsen erfordern für eine Sportmaschine eine zu hohe Handkraft, worunter die

Who is who: White Power, Brembo, Marchesini





Auch bei der Replica lassen sich die Fußrasten in der Höhe verstellen, das Hinterrad ist zur Aufnahme eines 160er Reifens um ein Zoll in die Breite gegangen

Das neue Verkleidungsunterteil unterstützt die schlanke Linie, die Verbindung zum Oberteil der Sport wirkt dagegen wenig homogen

Dosierung leidet. Bei der üppig bemessenen Doppelscheibenanlage könnte ein kleinerer Hauptbremszylinder dem sicher abhelfen. Einziges wesentliches Manko ist der Motor, dessen Charakteristik wenig zum sportlichen Ambiente passen will. Während er mit gutem Durchzug aus niedrigen Drehzahlen in der Skorpion Tour den richtigen Arbeitsplatz hat, ist das Fahrwerk der Replica dem braven Triebwerk weit überlegen. Beim Räubern auf Landstraßen kommt ständig der Wunsch nach mehr Leistungsbereitschaft auf. Ein Rezept zur Abhilfe hat MuZ im Ersatzteillager liegen, kann es dem Kunden jedoch nur für den Sporteinsatz verschreiben. Die Garantie bleibt dann allerdings auf der Strecke. Der Kit umfaßt eine Nockenwelle von Megacycle, eine Zündbox, die der Drehzahl erst bei 8000/min Einhalt gebietet, und eine andere Auspuffanlage. Diese Dopingmaßnahmen sind gut für 60 PS. Mehrere Übersetzungen stehen ebenfalls zur Verfügung.

MOTORRAD konnte auch einen Prototyp mit Kit fahren, der der Replica auf Anhieb zu einem homogenen Gesamteindruck verhilft. Wo der Serienmotor träge wirkt, dreht das Kittriebwerk willig und locker weiter. Auch wenn MuZ einen Zuwachs von lediglich zehn PS verspricht, so sind es genau die, die das Fahrvergnügen wesentlich steigern. Plötzlich bilden Motor und Fahrwerk eine Einheit. Der Kit ist für die Teilnahme an MOTO aktiv-Rennen oder ähnliche Veranstaltungen gedacht, für SoS-Wettbewerbe reicht das Potential nicht aus. MuZ wäre gut beraten, für die Straße ein Motorrad mit Kitteilen und serienmäßiger Auspuffanlage zu homologieren, selbst wenn die 50-PS-Versicherungsgrenze überschritten wird. Sicherlich ein Anreiz für viele Käufer.

Für 14 900 Mark ist die Skorpion Replica nicht gerade ein Sonderangebot, bekommt man doch bereits für 1500 Mark mehr einen 600er Supersportler mit der doppelten Leistung. In Anbetracht der edlen Fahrwerksteile und der Tatsache, daß sie der einzig übriggebliebene Vertreter der Spezies sportlicher Straßeneinzylinder ist und zum Beispiel die Nachfolge einer Gilera Saturno antritt, bietet sie, speziell mit Kitteilen aufgewertet, auf Landstraßen jede Menge Fahrspaß. Im Gegensatz zu manchen schweren Superbikes wird das Vorankommen nicht von hektischem Gasgeben und Bremsen, sondern zügig-entspanntem Vorwärtskommen geprägt. □

MuZ SKORPION REPLICA

Motor
Einzylinder-Viertaktmotor, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, fünf über Kipphebel betätigte Ventile pro Zylinder, Trockensumpfschmierung, ein Teikei-Registervergaser, Ø 26/35 mm, kontaktlose Transistorzündung (CDI), keine Abgasreinigung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 340 W, Batterie 12 V/9 Ah.

Bohrung × Hub	100 × 84 mm
Hubraum	660 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,2:1
Nennleistung	48 PS (35 kW) bei 6300/min
Max. Drehmoment	57 kpm (56 Nm) bei 5300/min

Kraftübertragung
Primärantrieb Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, O-Ring-Kette.

Fahrwerk
Brückenrahmen aus Stahlrohren, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 41 mm, mit verstellbarer Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen, Zentralfederbein über Hebelsystem angelenkt, mit verstellbarer Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn mit Vierkolbensätteln und schwimmend gelagerten Bremsscheiben, Ø 280 mm, Scheibenbremse hinten mit Zweikolbensattel, Ø 240 mm, Alu-Gußräder.

Federweg	v/h	120/130 mm
Felgengröße	v/h	3.50 × 17/5.00 × 17
Reifengröße	vorn	120/60 ZR 17
	hinten	160/60 ZR 17

Maße und Gewichte

Wendekreis	6800 mm
Gewicht vollgetankt	178 kg
Zul. Gesamtgewicht	280 kg
Zuladung	102 kg
Tankinhalt/Reserve	18/3 l
Preis inkl. MwSt.	14 900 Mark
Höchstgeschwindigkeit	ca. 185 km/h

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift

Herausgeber:
Paul Pietsch, Ernst Troeltsch †

ISSN 0027-237 X
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon Redaktion 07 11/1 82-13 74/12 78
Telex 722 036; Telefax 07 11/1 82-17 81
BTX * 34 200 #

Auslandsabonnements: 0 40/2 37 11-249
Anzeigen: 07 11/1 82-1 89
Telefax Anzeigen: 07 11/1 82-13 49

Fotoservice/Syndication/Lizenzen:
Motor-Presse International 07 11/1 82-01

Chefredakteur: Friedhelm Fiedler
Stv. Chefredakteur: Richard Traub
Geschäftsführender Redakteur: Harald Humke
Technische Leitung: Dipl.-Ing. (FH) Waldemar Schwarz
Grafische Gestaltung: Lothar Röger
Text: Monika Rickert (Ltg.)
Test: Norbert Kappes (Ltg.), Dipl.-Ing. Jürgen Schmitz (i.V. Test & Technik), Helmut Faidt, Gerhard Lindner, Michael Schäfer, Monika Schulz
Technik: Dipl.-Ing. Rainer Bäumel, Siegfried Güttner (Datenbank/Meßwerte)
Sonderaufgaben: Werner Koch
Magazin: Dipl.-Ing. Axel Westphal (Ltg.), Berit Horenburg, Dr. Norbert Sorg
Reporter: Dipl.-Psych. Werner Enzmann
Unterwegs: Dipl.-Geograph Dieter Loßkarn (Ltg.), Annette Johann (i.V.)
Service: Dipl.-Ing. Gert Thöle (Ltg.), Dipl.-Ing. Michael Allner (i.V., verantwortlich Gebrauchtmarkt), Klaus Herder, Peter Limmert
Sport: Lothar Kutschera (Ltg.), Peter Mayer, Michael Rohrer
Grafik und Layout: Lothar Röger (Ltg.), Jörg Rettenmayr (i.V.), Horst Läpple, Elke Loßkarn (Unterwegs), Siegfried Metzulat, Katrin Sdun-Heinlein, Stefan Weber
Produktion: Josefine Cardenoso (Ltg.), Matthias Ackermann (i.V.), Heike Bäuerle, Edith Bode, Daniela Di Blasi, Iris Heer
Dokumentation: Ralph Söhner (verantw.)
Fotografen: fact/Joachim Schahl, Achim Hartmann, Markus Jahn, Elke Loßkarn, Ulrich Schwab, Stefan Wolf, Jürgen Zerha
ACTION TEAM: Dipl.-Betriebswirt (FH) Hanns-Martin Fraas (Geschäftsf. Redakteur), Erlend Brodbeck, Karin Buhl, Monika Eberle, Michael Griep, Evelyn Kimmel, Dipl.-Betriebswirt (FH) Daniel Lengwenus, Gabriele Miller
Weitere Objekte der Motorrad-Zeitschriftengruppe der Motor-Presse Stuttgart:
PS – Das Sport-Motorrad Magazin; mopped – Die etwas andere Motorrad-Zeitschrift; MOTORRAD KATALOG; MOTORRAD CLASSIC; ROLLER SPEZIAL. Redaktionelle Gesamtleitung: Friedhelm Fiedler
Ständige Mitarbeiter Inland: Uli Baumann, Klaus H. Daams, Friedemann Kirn, Stefan Kraft (Zeichnungen), Max de Lange, Toni Mang, Robert Poensgen, Siegfried Rauch, Michael Schümann, Herbert Schwarz, Josef Seitz, Fred Siemer, Hans-Joachim Sterr, Michael Stirm, Nicolas Streblow, Thomas Troßmann, Herbert Worm, Wolfgang Zanker
Ständige Mitarbeiter Ausland:
Eva Breutel, Bruno de Prato (Italien), Roland Brown (England), Friedrich F. Ehn (Österreich), Pavel Husak (Tschechien), Christian Lacombe (Frankreich), Imre Paulovits (Ungarn/Polen)

Verlag: Motor-Presse Verlag GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Postfach: 70162 Stuttgart, Telefon: 07 11/1 82-01, Telex: 722 036, Telefax: 07 11/1 82-13 49
Telegramm: Motorpress Stuttgart
Verlagsleiter: Peter-Paul Pietsch
Anzeigenleiter: Claus Schlosser; verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Bock, Karin Hoffmann
Vertriebsleiter: Udo Roß
Herstellung: Stephan Müller (verantw.)
Druck: Gruner + Jahr AG & Co., Itzehoe.
Printed in Germany
MOTORRAD erscheint 14täglich samstags. Lieferung durch den Verlag, Post, Buch- und Zeitschriftenhandel. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen.
Einzelheft DM 6,–.
Jahresabonnement DM 142,–,
Vierteljahresabonnement DM 35,50.
Auslandsabonnement: A = öS 1131,–; CH = sfr 154,70.
Einzelheft Ausland: DK = dkr 33,–; S = skr 39,–.
Übriges Ausland: auf Anfrage
Anzeigenpreisliste Nr. 40. Bei Anzeigenaufträgen aus dem Ausland Vorkasse. Gerichtsstand Stuttgart.

IVW


FUN IN THE SUN.
Heisse Tage – coole Jacken. Integrierte Sicherheit für´s Motorrad und aktuelle Mode für die Freizeit.
SONDER GROSSEN
Noch mehr „Fun" im neuen IXS-Katalog!
IXS LADY SIZES
FUN IN THE RAIN.
All-Season-Wear von IXS ist das Beste, was Ihnen bei schlechtem Wetter passieren kann. Modisch, leicht und komfortabel.
GORE-TEX® GUARANTEE
Mit IXS GORE-TEX-Bekleidung erhalten Sie zusätzlich die Garantie für den perfekten Schutz vor Wind und Regen.
IXS®
MOTORRAD-MODE
HOSTETTLER GMBH · POSTFACH 1148 · 79371 MÜLLHEIM/BADEN

Test Kawasaki ZZ-R 1100 mit 98 und 147 PS



Manche nennen es Eisenhaufen...



. . . für andere ist die Kawasaki ZZ-R 1100 der wahrscheinlich schnellste Tourer der Welt.

Von Gerhard Lindner; Fotos: Achim Hartmann, fact

Ist es richtig, eine Kawasaki ZZ-R 1100 nur wegen ihres Gewichts als Tourer zu bezeichnen? Schließlich sind in ihrer Heimat auch Sumo-Ringer ernsthafte, hochgeehrte Sportler. Auch wenn sich die deutsche Mentalität mit dieser Art Sport etwas schwertut. Galt die ZZ-R 1100 bei ihrer Geburt nicht als äußerst sportliches Big Bike, dem rein zufällig einige Tourerqualitäten anhafteten? Heute, fünf Jahre später, ist in Europa durch die immer stärkeren, schnelleren und leichteren 600er der Begriff Sportler allerdings anders belegt. Für die 276 Kilogramm schwere ZZ-R 1100 bleibt da nur wenig sportlicher Lorbeer zu ernten. Zeit also zur Besinnung?

KAWASAKI ZZ-R 1100

Zeichnungen: M. Schmid

64° · 620 mm · 1190 mm · 930 mm · 780 mm · 330 mm · 710 mm · 850 mm · 107 mm · 1495 mm · 2180 mm

Technische Daten

Motor
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier über Schlepphebel betätigte Ventile pro Zylinder, Naßsumpfschmierung, vier Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 40 mm, kontaktlose Transistorzündung, Sekundärluftsystem, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 400 Watt, Batterie 12 V/12 Ah.

Bohrung × Hub	76 × 58 mm
Hubraum	1052 cm³
Verdichtungsverhältnis	11:1
Nennleistung	98 PS (72 kW) bei 9000/min
Max. Drehmoment	9,5 kpm (93 Nm) bei 5000/min
Kolbengeschwindigkeit	22,2 m/sek bei 11 500/min

Kraftübertragung
Primärantrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Primärübersetzung	1,64
Sekundärübersetzung	2,59

Getriebeübersetzungen
2,80/2,06/1,59/1,33/1,15/1,04

Fahrwerk
Brückenrahmen aus Alu-Profilen, mit geschraubten Unterzügen, Telegabel, Standrohrdurchmesser 43 mm, mit verstellbarer Federbasis und Zugstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederbein, über Hebelsystem angelenkt, mit verstellbarer Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn mit Vierkolbensätteln und schwimmend gelagerten Bremsscheiben, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten mit Zweikolbensattel, Ø 250 mm, Alu-Gußräder.

Federweg	v/h	120/117 mm
Felgengröße	vorn	3.50 × 17
	hinten	5.50 × 17
Reifengröße	vorn	120/70 ZR 17
	hinten	180/55 ZR 17

Service-Daten

Erstinspektion	nach 1000 km
Service-Intervalle	alle 5000 km
Motoröl	SAE 10 W 40
Ölwechsel mit Filter	alle 10 000 km
Füllmenge mit Filter	3,5 Liter
Zündkerzen	NGK CR 9E
Elektrodenabstand	0,7–0,8 mm
Telegabelöl	SAE 10 W 20
Füllmenge je Holm	410 cm³
Luftfilter	Schaumstoffelement
Kettenteilung	⅝ × ⅝
Anzahl der Rollen	110
Hauptdüse (1+4/2+3)	160/158
Leerlaufdüse	38
Leerlaufdrehzahl	1050 ± 100
Ventilspiel (kalt) Einlaß/Auslaß	0,13–0,19/0,18–0,24 mm
Reifenfreigabe	Dunlop D 203 F/D 203, Bridgestone Battlax BT 50 R
Reifenluftdruck (mit Sozius) vorn/hinten	2,9/2,9 (2,9/2,9) bar

Ausstattung/Preis

Lieferbare Farben	Rot, Blau
Leistungsvarianten	100 PS (74 kW), 147 PS (108 kW)
Garanti	zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Preis inkl. MwSt.	21 100 Mark
Nebenkosten	300 Mark

MOTORRAD -Messungen

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	
Solo (offen)	233 (265) km/h
Beschleunigung (offen)	
0–100 km/h	3,2 (2,9) sek
0–160 km/h	7,7 (6,1) sek
0–200 km/h	14,3 (9,5) sek
Durchzug (offen)	
60–140 km/h	10,0 (10,4) sek
60–180 km/h	16,4 (16,5) sek

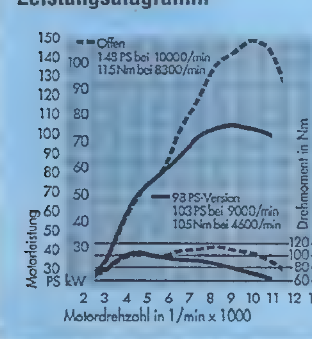
Meßwerte

Tachometerabweichung Anzeige/effektiv	50/49, 80/76, 100/92, 130/122, 250/233
Drehzahlmesserabweichung Anzeige/effektiv n_{max}	11 500/11 000/min
Kraftstoffart	Normal
Kraftstoffverbrauch	
Minimal (offen)	4,8 (5,5) l/100 km
Maximal (offen)	8,9 (8,2) l/100 km
Theor. Reichweite	270–500 km
Ölverbrauch	0,2 l auf 1000 km

Maße und Gewichte

Wendekreis	5920 mm
Radlastverteilung v/h	48/52%
Gewicht vollgetankt	276 kg
Maximale Zuladung	175 kg
Zul. Gesamtgewicht*	451 kg
Tankinhalt/Reserve*	24/6,5 Liter

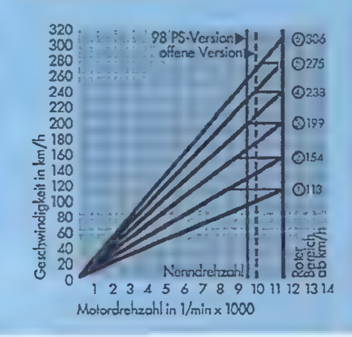
Leistungsdiagramm[2]



Beschleunigungsdiagramm[1]

98 PS-Version: Vmax 265 km/h, Vmax zwei Personen 245 km/h; Offen: Vmax 233 km/h, Vmax zwei Personen 215 km/h. Geschwindigkeit in km/h; Beschleunigungszeit in Sekunden

Gangdiagramm



* Herstellerangeben; [1] Meßbedingungen: Temperatur 17 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; [2] Leistung an der Kupplung.
Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand FLA 203. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± 5 Prozent.

Test Kawasaki ZZ-R 1100

Offensichtlich kaum: Die Änderungen, die Kawasaki der neuesten Ausgabe der ZZ-R verpaßt hat, lassen sich nur in einer Pressemitteilung entdekken. Von einer geänderten Vergaserbedüsung ist die Rede, von einer längeren Gesamtübersetzung, auch von leiseren Schalldämpfern und einer neuen Zündkennlinie.

Einzig sichtbare Neuerung neben der Lackierung ist die digitale Uhr, die anstelle des zweiten Tageskilometerzählers jetzt in den Drehzahlmesser integriert ist. Nicht eben sensationell, aber sinnvoll und praktisch.

So stellt sich die Frage, warum nicht gleich zur preisgünstigeren GPZ 1100 aus dem gleichen Haus greifen? Schließlich werden beide Dampfer von einem ähnlichen Triebwerk angeschoben. Der große Unterschied: Die GPZ hat maximal 128 PS, die ZZ-R bringt's in ungedrosselter Version auf gemessene 148 PS. Wenn das kein Wort ist – aber ist es auch das richtige?

Um das zu überprüfen, nahm MOTORRAD die ZZ-R 1100 gleich zweimal in die Mangel. Zuerst in der gedrosselten 98-PS-Version und anschließend enthemmt und mit voller Leistung. Erste Erkenntnis: Bis 6000/min ist auf dem MOTORRAD-Prüfstand kein nennenswerter Leistungsunterschied festzustellen. Die abgewürgte 98-PS-Variante läßt bis 4000/min sogar rund zwei Pferdchen mehr galoppieren als der vermeintliche Muskelprotz. Erst oberhalb der 6000er Markierung zündet die Offene eine Art



Zeichen der Zeit: Im Drehzahlmesser wurde der zweite Kilometerzähler durch eine Uhr ersetzt



No sports: Kurvige Strecken lassen sich auch ohne Bodybuilding bewältigen



Effektvoll: Je nach Sonneneinstrahlung leuchten die reflektierenden Aufkleber in verschiedenen Farben

Nachbrenner. Dabei steigt der Leistungszuwachs so brutal, daß es völlig unverständlich scheint, warum es denn die mickrige Antriebskette nicht in tausend Fetzen zerreißt.

Bei den Fahrleistungsmessungen auf der Rennstrecke in Hockenheim ein ähnliches Bild. Mit 265 km/h bleibt die offene ZZ-R zwar wegen zu kurzem Anlauf ganze zehn km/h unter ihrer Autobahnbestmarke aus MOTORRAD 18/1994, setzt aber in der Beschleunigung noch eins drauf und markiert dank der standfesten und hervorragend zu dosierenden Kupplung mit 9,5 Sekunden von null auf 200 km/h neuen Redaktions-Meßrekord. Im Durchzug aus niedrigen Drehzahlen zeigt allerdings die Drosselvariante, wo's langgeht.

Im richtigen Leben freilich sind solch sensationelle Testwerte natürlich nicht umzusetzen und schlicht und ergreifend unwichtig. Den Kick bringt dieses Kribbeln in der Magengegend, wenn auf der Beschleunigungsspur der Autobahn im zweiten und dritten Gang voll durchbeschleunigt wird. Und dann natürlich noch dieses „Ich könnte, wenn ich wollte"-Gefühl, das die offene Version so aufreizend macht und bei der Frage offen oder gedrosselt als wichtiges Argument nicht zu vernachlässigen ist. Über Sinn und Unsinn solcher Überlegungen soll hier allerdings nicht lange philosophiert werden. Denn nach einer Tour in die Südtiroler Alpen lassen sich Drehzahlexzesse über 7000/min an einer Hand abzählen. Folglich bringt der Leistungsüberschuß – immer unter der Voraussetzung, Sie hängen genauso sehr an Ihrem Führerschein wie die MOTORRAD-Redakteure – nur wenig, außer einer särkeren finanziellen Belastung durch die höheren Versicherungsprämien (siehe Kasten Seite 43).

Obwohl das 98-PS-Triebwerk durch die Drosselmaßnahmen um rund ein Drittel seiner Potenz beraubt wird, kann es dennoch in allen Lagen überzeugen. Wie in der offenen Version auch, reagiert es jederzeit weich und ohne zu rucken auf die Drehbewegung der rechten Hand. Gleichgültig ob 2000, 5000 oder 7000/min auf dem Drehzahlmesser angezeigt werden, nie benimmt sich die ZZ-R aggressiv oder gar unberechenbar.

Obwohl der Inhalt des großen 24-Liter-Fasses meist länger vorhält, als die Sitzmuskulatur verkraften kann, kommt auch für die Kawasaki irgend-



Warum nicht: Dem Fotografen gefiel der farbliche Kontrast, dem Autor auch

Verkleidungsscheiben

Druckminderer

Vier Spoilerscheiben probierte MOTORRAD aus, alle waren besser als das Original. Die drei hohen Scheiben gibt's von den Firmen Fechter in 73231 Weilheim/Teck, JF Motorsport in 61239 Ober-Mörlen und MRA Motorcycle Windshields in 79279 Vörstetten. Sie lenken den Wind sauber über den Fahrer hinweg, auch die Schulterpartien sind nahezu frei von Windturbulenzen. Pluspunkt der Fechter-Scheibe: keine Eintragung notwendig. Die kleine Scheibe von MRA erhöht die Endgeschwindigkeit um fünf km/h. Der Winddruck ist dank der hochgezogenen Abrißkante sogar geringer als beim Original.

Fechter: hohe Tourenscheibe, leicht getönt, keine Eintragungspflicht, 189 Mark

JF: hohe Tourenscheibe, leicht getönt, bester Windschutz im MOTORRAD-Test, 169 Mark

MRA: Tourenscheibe mit geringer Aufbiegung, guter Windschutz, in zehn Farbtönungen, 149 Mark

MRA: flache Spoilerscheibe für beste Topspeed-Werte, in zehn Farbtönungen, 149 Mark

Entdecken Sie Amerika
und unser Öl der unbegrenzten Möglichkeiten.

Mit den neuen vollsynthetischen Exxon Bike Oils.



Exxon Bike Oils.

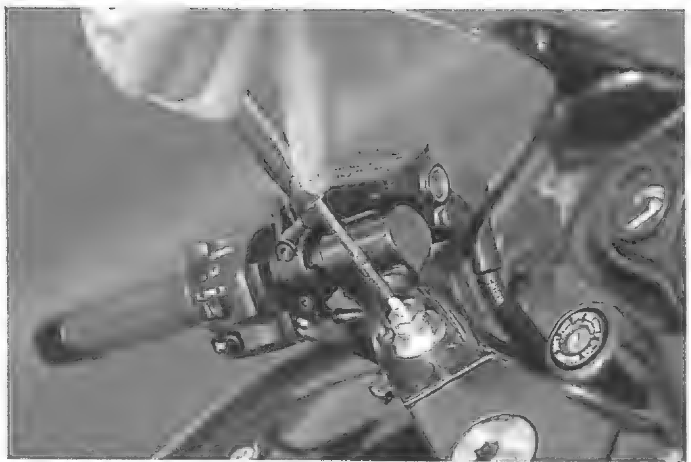
Wer auf Freiheit und Abenteuer abfährt, braucht auch das Öl, das alles mitmacht. Jetzt gibt es die neuen vollsynthetischen ESSO 4-T und 2-T Motorradöle. Für höchsten Verschleißschutz unter allen Temperatur- und Betriebsbedingungen. Exxon Bike Oils, das komplette Motorrad-öl-Programm von ESSO sorgt dafür, daß Biker immer gut mit ESSO fahren.





Hier ist die Energie.

wann die Stunde der Wahrheit. Saugt sich die Offene bei Minimalfahrt, also Tempo 100 auf der Autobahn, mit 5,5 Liter noch ganze 0,7 Liter Normal bleifrei mehr durch die vier 40 Millimeter großen Keihin-Gleichdruckvergaser, so dreht sich der Spieß bei zunehmendem Tempo um. Über Land verbraucht das Vollwertbike mit 5,9 rund 0,2 Liter weniger als die Drosselversion, und bei Autobahntempo 180 baut das Kraftpaket mit 8,2 zu 8,9 Litern seinen Vorteil deutlich aus.



Wenig Wirkung: Nur drei verschiedene Zugstufeneinstellungen an der Gabel, und alle drei zu weich

Dieses Tempo kann bei der ZZ-R 1100 Modelljahr 1995 durchaus als angenehme Reisegeschwindigkeit betitelt werden. Wem der Fahrtwind aber schon jetzt zu sehr am Helm zerrt, dem sei eine andere Verkleidungsscheibe empfohlen. Denn gleichgültig ob eine flache Spoilerscheibe – bringt fünf km/h mehr Topspeed – oder ein hoher Windfang montiert wird, alle Schützen besser als das Original (siehe Kasten Seite 41).

Drosselung

Würgegriff

Serienmäßig wird die ZZ-R 1100 vom Importeur mit 100 PS ausgeliefert und auf Wunsch vom Händler dann kostenlos wahlweise auf 98 PS oder offene Leistung umgerüstet. Dabei werden für die 98-PS-Version nur vier kleine Ringe aus Alu-Blech in die Gummistutzen zwischen Vergaser und Zylinderkopf eingelegt. Für die volle Leistung benötigt man dagegen Gasschieber, bei denen die Unterdruckbohrungen durch eingepreßte Messingbuchsen verschlossen sind. Eine spätere Umrüstung kostet zirka 300 bis 350 Mark. Die Versicherungstarife betragen zum Beispiel bei einer günstigen Versicherungsgesellschaft für die gesetzliche Haftpflicht 419 Mark bei 98 PS und 717 Mark mit über 98 PS pro Jahr.



Stufenregelung: offen (links), 100 PS (Mitte), 98 PS (rechts)



Kraft-Akt: Fallen die Hüllen, präsentiert sich das Beste – der Motor

Test Kawasaki ZZ-R 1100



Gleitmittel: Für lange Touren gibt's Bequemeres – aber nicht sehr viel

Fahrwerksseitig blieb bei Kawasakis Big Bike alles beim alten. Die geringfügige Verlängerung des Radstands um fünf Millimeter (kleineres Kettenblatt wird verwendet) wirkt sich im Fahrbetrieb nicht aus. Die ZZ-R 1100 zeigt sich trotz des hohen Gewichts unglaublich handlich. Selbst enge Kehren sind ihr nicht zuwider, und Wechselkurven lassen sich über den breiten Lenker mit einer für diese Gewichtsklasse unglaublichen Leichtigkeit durchschlängeln. Nur bei schneller Autobahnfahrt in leichter Schräglage zeigt die ZZ-R die bekannten Fahrwerksschwächen und schlingert etwas um den Lenkkopfbereich.

Daß der Schwergewichtler so leichtfüßig der vorgegebenen Linie folgt, ist nicht zuletzt den serienmäßigen Bridgestone BT 50-Reifen zuzuschreiben. Die damals eigens für dieses Motorrad entwickelten Pneus überzeugen auch heute noch. Handlich, mit gutem Grip und komfortablen Dämpfungseigenschaften kommen sie dem flotten Tourencharakter der ZZ-R sehr entgegen.

Bei der Sitzposition hätte eine kleine Überarbeitung dagegen gut getan. Die recht weite Entfernung zwischen Sitzbank und Lenker trägt auf Dauer selbst bei großen Fahrern nicht sonderlich zur Entspannung bei. Vor allem, wenn bei langsamen Geschwindigkeiten der Winddruck am Oberkörper fehlt, müssen Hände und Arme viel Stützarbeit leisten.

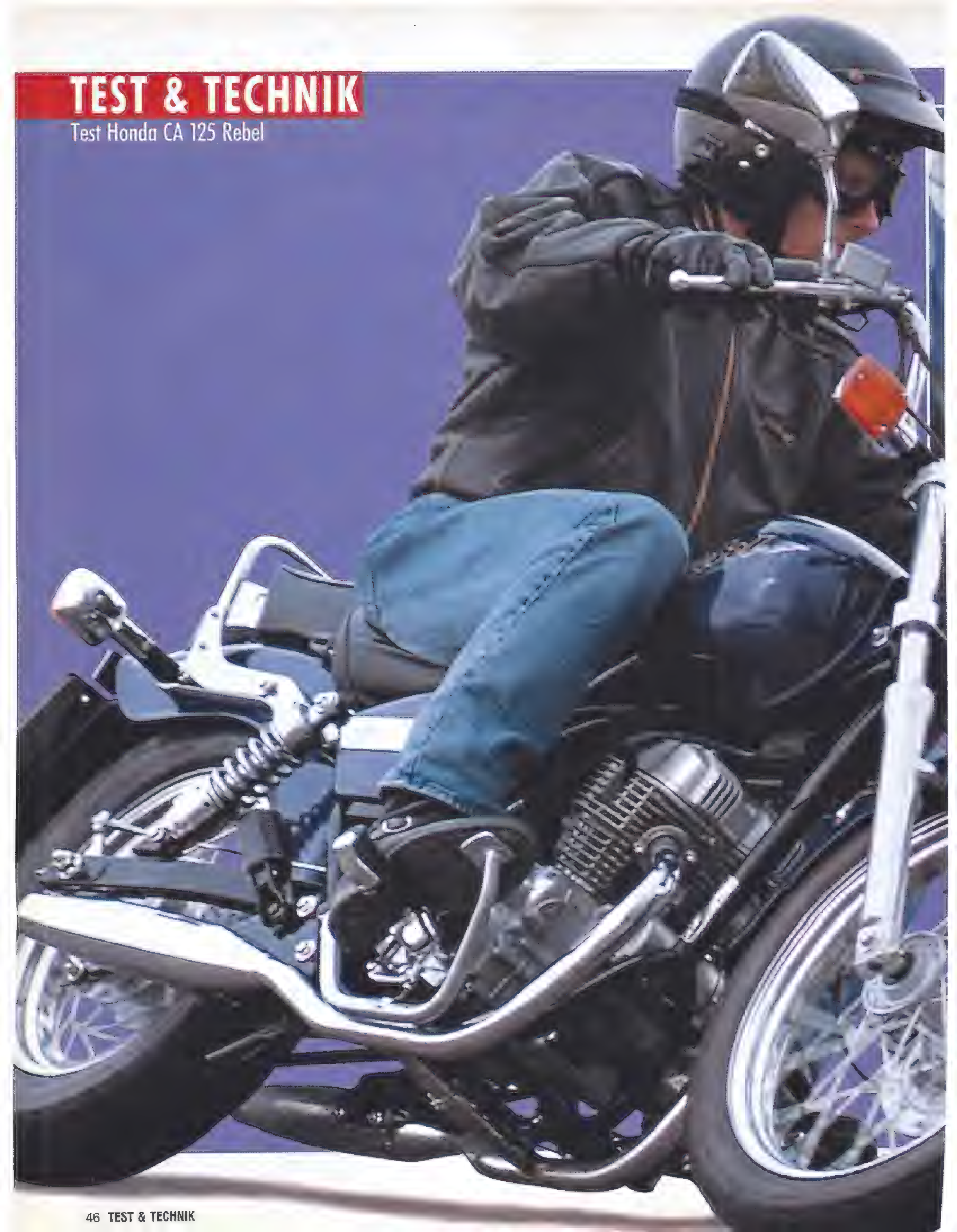
Erst bei einem Blick aufs Detail fallen so nützliche Dinge wie Hauptständer, Gepäckhaken, Benzinuhr, Staufach in der Verkleidung und der hervorragend zu bedienende Benzinhahn auf. Auch der Abgasreinigung durch Kawasakis Sekundärluftsystem wird leider viel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Selbst der meist stiefmütterlich behandelte Sozius kommt auf der bequemen Sitzbank nicht zu kurz. Aber wenn es um die ZZ-R geht, interessiert meist nur noch Leistung. Doch Leistung ist gar nicht das Thema, denn die hat die ZZ-R 1100 im Überfluß, gleich ob offen oder gedrosselt. □



Mein Fazit

Nach 1000 Testkilometern gedrosselt und weiteren 2000 mit voller Leistung muß ich zugeben, daß ich die 148 PS zwar nur sehr selten genutzt und noch seltener wirklich gebraucht habe, gestört haben sie allerdings nie. Für mich wäre die Frage offen oder nicht eine Frage des Geldes. Technisch sollten sich die Kawasaki-Techniker mehr um ein stabileres Fahrwerk als um ständig neue Lackierungen bemühen. Denn mit ihrer erstaunlichen Leichtfüßigkeit, den prima Bremsen, der tourenfreundlichen Ausstattung und ihrem bärenstarken, aber jederzeit gutmütigen Motor ist die ZZ-R 1100 ein gelungener Kompromiß zwischen reisen und rasen.

Gerhard Lindner





Ein Blick hinter die Kulisse, und alles ist klar: Namen sind nichts als Schall, und die verwegene Signatur der Honda soll nichts weiter, als einen weichen Charakter verbergen

Sanfte Revolution

Honda, die Rebel heißen, reißen nicht.

Von Monika Schulz; Fotos: Uli Schwab

Mal angenommen, irgend jemand hat die Geschichte über die Suzuki GN 125 gelesen – sie stand in MOTORRAD 12/1995. Und angenommen, irgendwer erinnert sich – Sie, das gibt's. Da hieß es, der GN-Viertaktmotor reiße keinen vom Hocker. Und damit beginnt die Peinlichkeit dieser Geschichte: Denn als diese Zeilen entstanden, kannten wir die Honda CA 125 noch nicht.

Halt, falsch. Wir hatten sie nur verdrängt, wie ein Blick ins Archiv offenbart: Mister Rebel ist ein Wiedergeborener. In seinem ersten Leben hieß er CM 125 C. „Zu lahm, zu schwer, zu schlecht", lautete damals das Testurteil. Als die Tranfunzel 1986 verschwand, wurde das nicht unbedingt als Verlust empfunden.

Heute sähe das anders aus. In einer Gesellschaft, die drauf und dran ist,

HONDA CA 125 REBEL

Zeichnungen: M. Schmid

1220 mm · 1000 mm · 740 mm · 910 mm · 60° · 630 mm · 690 mm · 290 mm · 105 mm · 1460 mm · 2190 mm

Technische Daten

Motor
Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, zwei über Kipphebel betätigte Ventile pro Zylinder, Naßsumpfschmierung, ein Keihin-Rundschiebervergaser, Ø 18 mm, kontaktlose Kondensatorzündung (CDI), keine Abgasreinigung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 156 Watt, Batterie 12 V/6 Ah.

Bohrung × Hub	44 × 41 mm
Hubraum	125 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,4:1
Nennleistung	11 PS (8 kW) bei 9500/min
Max. Drehmoment	0,9 kpm (9 Nm) bei 6000/min
Kolbengeschwindigkeit	14,4 m/sek bei 10 500/min

Kraftübertragung
Primärantrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, O-Ring-Kette.

Primärübersetzung	3,83
Sekundärübersetzung	3,00
Getriebeübersetzung	2,85/1,78/1,33/1,08/0,91

Fahrwerk
Einschleifen-Stahlrohrrahmen, mit geteilten Unterzügen, Telegabel, Standrohrdurchmesser 33 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen, zwei Federbeine, mit verstellbarer Federbasis, Scheibenbremse vorn mit Doppelkolbensattel, Ø 240 mm, Trommelbremse hinten, Ø 130 mm, Speichenräder.

Federweg	vorn/hinten	140/75 mm
Felgengröße	vorn	1.85 × 18
	hinten	2.75 × 15
Reifengröße	vorn	3.00 P 18
	hinten	130/90 P 15

Service-Daten

Erstinspektion	nach 1000 km
Service-Intervalle	alle 4000 km
Motoröl	10 W 40
Ölwechsel	alle 4000 km
Füllmenge	1,3 l

Zündkerzen	NGK CR 6 HSA, ND U20 FSR-U
Elektrodenabstand	0,6–0,7 mm
Telegabelöl	SAE 10
Füllmenge je Holm	234 cm³
Füllstand je Holm	129 mm
Luftfilter	Papierfilter
Kettenteilung	⅝ × ¼
Anzahl der Rollen	112
Haupt-/Leerlaufdüse	98/35
Leerlaufdrehzahl	1400 ± 100/min
Gemischregulierschraube	1 ⅞ Umdr.
Ventilspiel kalt Einlaß	0,08 mm
Auslaß	0,08 mm
Reifenfreigaben	keine Markenbindung
Reifenluftdruck vorn/hinten	(mit Sozius) 2,0/2,0 (2,0/2,0) bar

Ausstattung/Preis

Lieferbare Farben	Schwarz, Magna-Rot, Purpur-Metallic
Garantie	zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Preis inkl. MwSt.	6550 Mark
Nebenkosten	195 Mark

MOTORRAD-Messungen

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	
Solo (mit Sozius)	104 (92) km/h
Beschleunigung (mit Sozius)	
0–50 km/h	5,2 (7,4) sek
0–60 km/h	7,4 (10,5) sek
0–80 km/h	13,6 (22,4) sek
Durchzug (mit Sozius)	
40–80 km/h	22,0 (34,9) sek

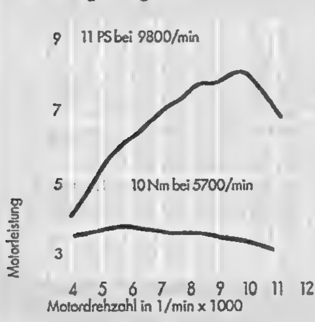
Meßwerte

Tachometerabweichung	
Anzeige/effektiv	50/48, 80/77, 100/95, 110/104
Kraftstoffart	Normal
Kraftstoffverbrauch	
im Mittel	3,4 l
Theor. Reichweite	294 km
Ölverbrauch	nicht meßbar

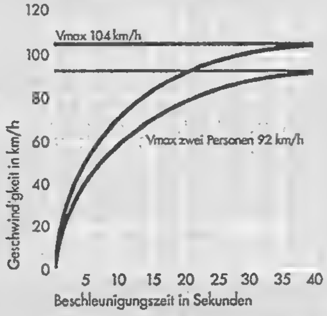
Maße und Gewichte

Wendekreis	4800 mm
Gewicht vollgetankt	149 kg
Radlastverteilung v/h	46/54 %
Zul. Gesamtgewicht*	329 kg
Zuladung	180 kg
Tankinhalt/Reserve*	10/2,7 Liter

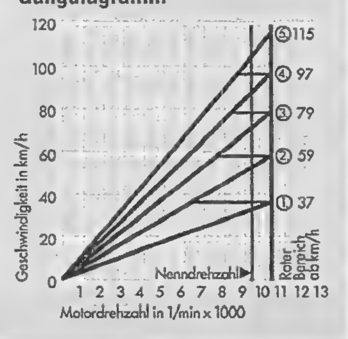
Leistungsdiagramm[2]



Beschleunigungsdiagramm[1]



Gangdiagramm



* Herstellerangaben; [1] Meßbedingungen: Temperatur 16 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; [2] Leistung an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand FLA 203. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± 5 Prozent.

Test Honda Rebel

16jährigen das Zusammenleben mit 125ern zu gestatten, gelten behutsame Umgangsformen mit Schnapsglasmotorrädern. Erst mal sind sie uns ALLE willkommen. Dann bekommen die Hersteller ihren Sozial-Bonus: Wie schön, daß ihr an die Jugend denkt. Persönliche Motive, wie beispielsweise Geldverdienen, wagt man gar nicht zu unterstellen. Obschon – 6745 Mark sind . . . Ach, lieber nicht. Kritik, besonders an einem so schmucken Kerl wie dem Rebel, kommt weder leicht über die Lippen noch besonders gut an.

Das Problem ist nur: Während unser kleiner Revoluzzer untergetaucht war, um die Stunde seiner Rückkehr abzupassen, hat er leider nicht die große Reformation erlebt. Gewiß, Honda gab sich mit dem Staubwischen Mühe. Von außen ist der Cruiser nicht wiederzuerkennen: so stilvoll, so chrom, so long and low.

Hinter der glänzenden Fassade sieht's allerdings düster aus. Und daran ist nur einer schuld: Der abgetakelte, zugestopfte Zweizylinder-Viertaktmotor. Genau jener schlappe Bursche, der schon die CM 125 C ins Unglück gestürzt hat. Zwar wurde der Elf-PS-Triebling für seinen neuerlichen Auftritt leicht modifiziert, doch macht das die Sache nicht besser: Für jedweden Ansatz aufkeimender Fahrfreude ist dieses Gerät pures Gift. Im nachhinein betrachtet wirkt der



Schöner justieren, mit verchromten Adjustern

Test Honda Rebel



Long and low: Eine, die groß tut und sich doch vor den Kleinen verneigt

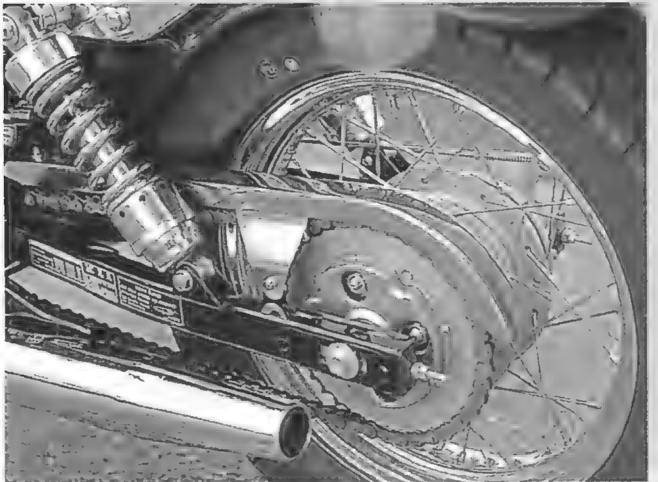
Suzuki-Single dagegen wie ein steter Quell der Heiterkeit.

Ah, da erheben sich schon die zürnenden Stimmen, die von Leistungsfetischismus und mangelndem Einfühlungsvermögen in die 16jährige Psyche tönen. Kane Punik, Leute. Mag ja sein, daß frischgebackene A 1-Führerscheinler mit der CA ihren Spaß haben, aber gewiß nicht lange. Denn da geht wirklich nichts. Beim Anfahren verschluckt sich der Twin oft, das Weiterbeschleunigen läuft zäh, und ist die Fuhre mal in Schwung, beginnt der Terror mit Vibrationen. Ab 80 km/h benehmen sich die zirpenden Nervtöter unerträglich.

Man könnte ja einfach dahinbummeln, gemütlich und so. Stimmt schon, doch so was erfordert eine gewisse Elastizität seitens des Motors. Und durchzieh'n – nein, das mag er nicht. Schließlich hält die CA für fast jedes PS einen eigenen Gang bereit, und das muß mit fleißiger Schaltarbeit gewürdigt werden. Nur wer unablässig im Fünfganggetriebe wühlt und immer feste am Gasgriff dreht, erlebt etwas Ähnliches wie Leistungsbereitschaft.

Die Vorstellung, daß die Honda – sollte der A 1-Führerschein an eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gebunden werden – eine weitere Beschneidung über sich ergehen lassen müßte, treibt einem die Tränen ins Gesicht: Das überlebt sie nicht.

Also, lieber Herr Honda: Bitte sei so nett und kümmere Dich mal um Deine Rebel. Die sieht zwar äußerlich ganz gesund aus, doch innen drin geht's ihr ziemlich schlecht. Nach den Bremsen und so mußt Du nicht schauen, das paßt schon. An Beweglichkeit mangelt's der Kleinen auch nicht. Und auf den Komfort pfeifen wir – echt jetzt. Man sitzt ja auch gar nicht so schlecht. Is eben 'n Chopper, okay. Allein das schwache Herz macht uns Sorgen. Wenn das richtig pumpern würde, dann könnte sie laufen, Deine Rebel. □



Wie im Film: blendende Sidepipes, blitzende Speichen, breiter Schlappen



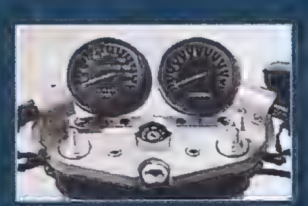
Und eine Uhr ist auch dabei, aber nicht zum Wegwerfen. Verstanden?

Mein Fazit

Es bleibt einem im Leben nichts erspart: Nun muß man auch noch so 'ner netten 125er eine einschenken. Und nur, weil dieser alte Motor so lahm und mißmutig zur Sache geht. Abgesehen von dessen Schwächen macht die Rebel als Chopper eine recht gute Figur. Und wie die Leute alle schauen: Kein Zweifel, die Honda gefällt. Aber wie kann man bei einem Motorrad vom Motor absehen? Das Rad allein dürfte nicht mal den gesellschaftsmüdesten Easy Rider dauerhaft glücklich machen. Da muß etwas passieren, und an fähigen Viertakt-Spezialisten dürfte es Honda doch gewiß nicht mangeln. *Monika Schulz*

Mit der SUZUKI GS 500 E können Einsteiger gleich ganz groß einsteigen.

2 JAHRE GARANTIE
Für jedes ab dem 01.01.1995 neu zugelassene SUZUKI-Motorrad ab 250 ccm gewähren wir 2 Jahre Garantie ohne Kilometer-Begrenzung.



Als äußerst moderner "Klassiker", ohne viel drumrum, ist die SUZUKI GS 500 längst eines der beliebtesten Bikes in ihrer Klasse. Über 30.000 verkaufte Einheiten seit 1988 sprechen für sich. Ein rundum ausgereifter Motor, durchdachte Bauweise und präzise Technik sorgen für puren spritzigen Fahrspaß mit enormen Sicherheitskomfort. Stabiles Fahrverhalten und geradezu spielerisches Handling garantiert die neue Rahmenkonstruktion, die man eigentlich nur von größeren Maschinen gewohnt ist. Sportliches Fahren, entspanntes Touren, alles ist möglich - auch zu zweit. Wer gerade einsteigt und gleich richtig aufsteigen will, sollte sich die SUZUKI GS 500 mal genauer ansehen. Beim SUZUKI-Vertragshändler gibt es die SUZUKI GS 500 in diesem Jahr in drei coolen Farben (purple, schwarz und grün), zwei starken Versionen (25kW + 34kW) und einem abgefahrenen Preis von DM 7.990,-* incl. MwSt. und Fracht.

* unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers.







TEST & TECHNIK

Vergleichstest Aprilia Pegaso 650 gegen BMW F 650



STALL

Optische und technische Retuschen rücken Aprilias Enduro noch näher an die im selben Werk montierte Funduro von BMW. Wie heißt das beste Motorrad aus Noale: Pegaso oder F 650?

Von Fred Siemer; Fotos: fact, Siemer

GERUCH





Leichte Übung: Gemäßigte Schotterpassagen bewältigen sowohl Funduro als auch Dichterroß mit Nonchalance

Vergleichstest

Der Plan war schlau – und er funktionierte auch: Die quirligen Italiener bei Aprilia montieren, die soliden Österreicher von Rotax liefern den Motor, die geschäftigen BMW-Bajuwaren beschränken sich auf Marketing und Urheberschaft. Außerdem kassieren sie natürlich, denn ihre lobenswert preisgünstige F 650 geriet dank hohen Yen-Kurses und verdienstvoller Eigenqualitäten zu einem eindrucksvollen Erfolg. Aber Erfolg macht süchtig, und deshalb wohl möchte Aprilia jetzt mehr. Mehr als das Honorar fürs Montieren, mehr auch als den Profit an der eigenen Pegaso 650.

Selbige hat sich bislang einen Namen als ziemlich harte Enduro gemacht, mit ausgeprägtem Talent für Showeinlagen und deutlich geringeren Neigungen für unspektakuläre Fortbewegung. Der Blick auf das F 650-Montageband muß den Verantwortlichen die Augen geöffnet haben, denn siehe da: Im Modelljahr 1995 adeln wenige Änderungen das einstmals eher rauhbautzige Dichterroß zu einem noblen Paradepferd, das mit seiner seriösen Erscheinung selbst gestandene Mitstreiter wie Suzukis DR oder Yamahas Ténéré als ungezogene Füllen entlarvt. Der Endurist von heute, erkannten die Strategen messerscharf, bevorzugt eher gediegenes Outfit. Vorbei also die Zeiten poppiger Mehrfarblackierungen, jetzt bürgen metallisch schimmerndes Schwarz oder Rot für erwachsenes Flair. Vorbei die Zeiten wettbewerbsgemäßer Sitzhöhen und brettharter Bänke, jetzt sorgt eine drei Zentimeter tiefer gelegte und weicher gepolsterte Bank für Wohlbehagen. Vorbei zum Glück die Zeiten der überharten Hinterradfederung, jetzt darf auch der Solist sich angemessen gewiegt fühlen.

Das macht die Pegaso gewogen, und deshalb beschloß MOTORRAD, die beiden Stallgefährten zwei Mitarbeitern anzuvertrauen, die sich gen England bewegen wollten und nach geeigneten Reisemaschinen fahndeten. Bepackt mit dem, was Mann so braucht für zehn Tage Dienstreise, ging es los. Die in ihrem Konzept gänzlich unverändert ins zweite Verkaufsjahr startende BMW trug Topcase, Gepäckrolle sowie City-Koffer. Das sind diese eleganten Behältnisse, in die der geschäftige Fundurist abends seine Akten schaufelt und bei denen eine Schottwand im Inneren verhindert, daß die

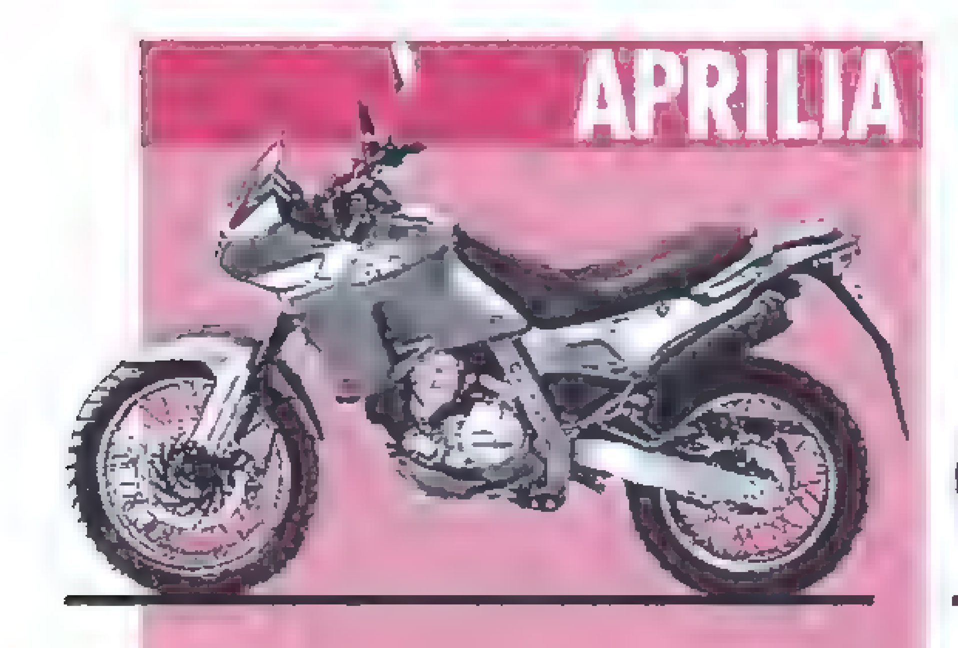
Leistungsträger eins: Von fünf radial angeordneten Ventilen werden bei der Aprilia vier direkt über Tassenstößel, das mittlere Einlaßventil über Rollenkipphebel angesteuert. Eine Zündkerze reicht

Renntier eins: Die Aprilia vereint gute Fahrleistungen mit bemerkenswertem Sound

Leistungsträger zwei: Zwei Zündkerzen befeuern die BMW. Ansonsten vertraut sie auf die mittlerweile klassenüblichen vier Ventile, wie bei Aprilia betätigt durch obenliegende Nockenwellen

Renntier zwei: Die BMW verknüpft gute Fahrleistungen mit eher dezenten Lebensäußerungen

APRILIA



Motor
Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, fünf über Tassenstößel und Kipphebel betätigte Ventile pro Zylinder, Trockensumpfschmierung, zwei Mikuni-Gleichdruckvergaser, Ø 33 mm, kontaktlose Kondensatorzündung (CDI), keine Abgasreinigung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 180 Watt, Batterie 12 V/14 Ah.

Bohrung × Hub	100 × 83 mm
Hubraum	652 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,1:1
Nennleistung	48 PS (35 kW) bei 6300/min
Max. Drehmoment	5,4 kpm (53 Nm) bei 5500/min
Kolbengeschwindigkeit	20,8 m/s bei 7500/min

Kraftübertragung
Primärantrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Sekundärantrieb über O-Ring-Kette.

Primärübersetzung	1,95
Sekundärübersetzung	2,94
Getriebeabstufung	2,75/1,75/1,31/1,05/0,88

Fahrwerk
Einschleifenrahmen aus Stahl- und Leichtmetallprofilen, mit geschraubten Unterzügen, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 41 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen, Zentralfederbein, über Hebelsystem angelenkt, mit verstellbarer Federbasis und Zugstufendämpfung, Scheibenbremse vorn mit Doppelkolbensattel, Ø 300 mm, Scheibenbremse hinten mit Einkolbensattel, Ø 220 mm, Speichenräder.

Federweg	v/h	210/210 mm
Felgengröße	vorn	2.15 × 19
	hinten	3.00 × 17
Reifengröße	vorn	100/90 S 19
	hinten	130/80 S 17

Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel	62 Grad
Nachlauf	108 mm
Radstand	1467 mm
Sitzhöhe*	850 mm
Lenkerbreite*	870 mm
Wendekreis*	4900 mm
Radlastverteilung v/h*	47/53%
Zulässiges Gesamtgewicht	390 kg
Zuladung*	206 kg
Tankinhalt/Reserve	14/3 Liter

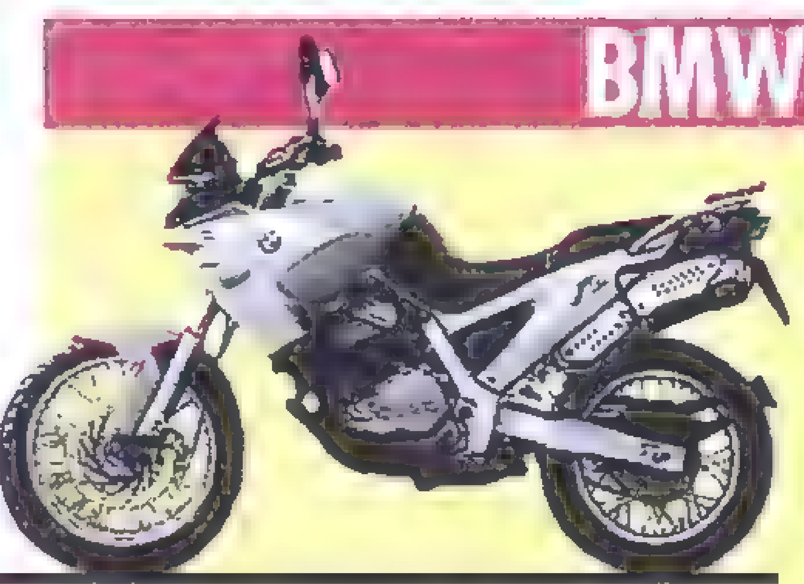
Ausstattung/Preis
Serienmäßig: Gepäckträger, Handprotektoren, zentrales Zünd-Lenkschloß, abschließbarer Tankdeckel
Zubehör: Kofferträger und Topcaseträger inklusive Koffer 667 Mark, Topcase 154 Mark, Hauptständer 180 Mark

Lieferbare Farben	Rot, Schwarz
Leistungsvariante	34 PS (25 kW)
Garantie	ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung
Preis inkl. Fracht	10 550,00 Mark



* MOTORRAD-Messungen

BMW



Motor
Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Trockensumpfschmierung, zwei Mikuni-Gleichdruckvergaser, Ø 33 mm, kontaktlose Kondensatorzündung (CDI), Abgasreinigung über ungeregelten Katalysator, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 280 Watt, Batterie 12 V/12 Ah.

Bohrung × Hub	100 × 83 mm
Hubraum	652 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,7:1
Nennleistung	48 PS (35 kW) bei 6500/min
Max. Drehmoment	5,8 kpm (57 Nm) bei 5200/min
Kolbengeschwindigkeit	20,8 m/s bei 7500/min

Kraftübertragung
Primärantrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Sekundärantrieb über O-Ring-Kette.

Primärübersetzung	1,95
Sekundärübersetzung	2,94
Getriebeabstufung	2,75/1,75/1,31/1,05/0,88

Fahrwerk
Einschleifenrahmen aus Stahlprofilen und Blechformteilen, mit geschraubten Unterzügen, Telegabel, Ø 41 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen, Zentralfederbein mit verstellbarer Federbasis und Zugstufendämpfung, Scheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Doppelkolbensattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einkolbensattel, Speichenräder.

Federweg	v/h	170/165 mm
Felgengröße	vorn	2.15 × 19
	hinten	3.00 × 17
Reifengröße	vorn	100/90 S 19
	hinten	130/80 S 17

Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel	62 Grad
Nachlauf	110 mm
Radstand	1480 mm
Sitzhöhe*	820 mm
Lenkerbreite*	870 mm
Wendekreis*	4530 mm
Gewicht vollgetankt*	195 kg
Radlastverteilung v/h*	46/54%
Zulässiges Gesamtgewicht	371 kg
Zuladung*	176 kg
Tankinhalt/Reserve	17,5/2 Liter

Ausstattung/Preis
Serienmäßig: Gepäckträger, Handprotektoren, zentrales Zünd-Lenkschloß, abschließbarer Tankdeckel
Zubehör: Hauptständer 149 Mark, Kofferhalter 260 Mark, Integralkoffer 705 Mark, Citykoffer 395 Mark, Topcase 349 Mark

Lieferbare Farben	Rot, Weiß, Grün
Leistungsvariante	34 PS (25 kW)
Garantie	ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung
Preis inkl. Fracht	11 958,85 Mark

Vergleichstest

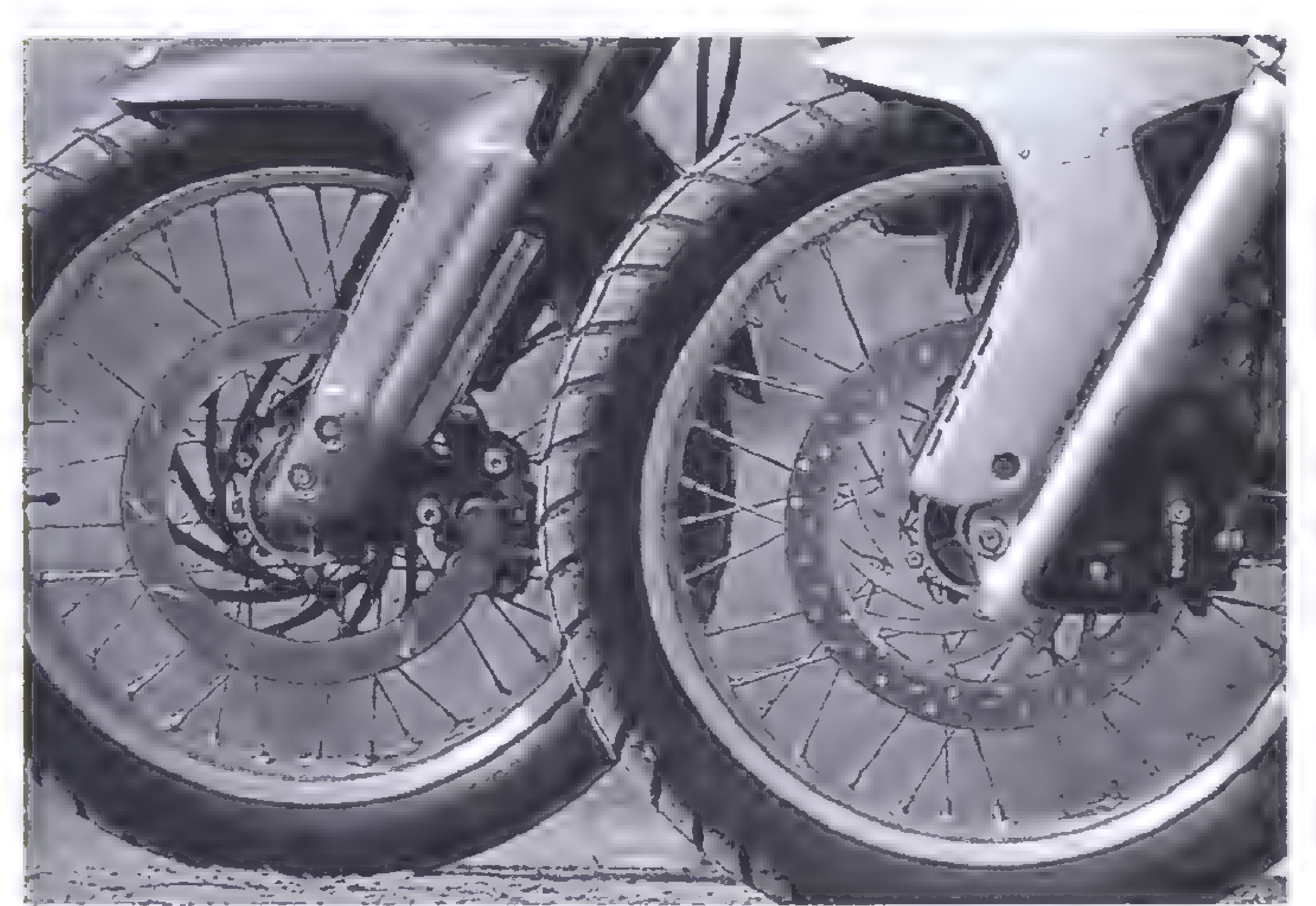
be sorgte Gattin am nächsten Morgen beim Einpacken der Frühstücksbrote all das wichtige Papier über den Küchenboden verteilt. Auf Reisen dann machen sie sich unentbehrlich, weil jedes von ihnen drei Paar Socken und ein Sweatshirt trocken aufbewahrt. Die Aprilia jedenfalls schleppte klassische Softbags und ebenfalls eine Rolle mit sich herum, ihr Laderaum kam etwa auf das gleiche Volumen. Gleichwohl mußten beide schon nach der Bepakkung eingestehen, daß ein Zelt-Urlaub mit zwei Personen wohl jenseits ihrer Möglichkeiten liegt, denn auf beiden Tanks reicht es nicht für einen Tankrucksack, der diesen Namen auch verdient. An großen Koffern dagegen soll es nicht mangeln, die bietet BMW gleich via Händler an. Aprilia übrigens auch, und zwar um einiges preisgünstiger.

Die Sitzplätze dürfen zunächst als gelungen durchgehen, erst bei höherem Tempo auf der Autobahn zeigt sich, daß kleine Verkleidungen eben kleine Verkleidungen sind, der Wind also doch ganz schön an Armen und Brustkorb zerren kann. Der Aprilia fehlt es im Vergleich mit der immer noch vorbildlich bestuhlten BMW etwas an Sitzbankbreite, da bleibt wenig Platz zum Hin- und Herrutschen. Noch weniger Kritik ereilt beim sturen Kilometermachen die beiden Fahrwerke, denn die F 650 überzeugte von Anfang an mit gutem Komfort und stabilem Geradeauslauf, und den Technikern aus Noale ist es tatsächlich gelungen, dem Federbein ihrer ureigenen Enduro endlich mehr zeitgemäßen Komfort einzuhauchen. So verlieren Autobahnfugen ihre Schrecken, so würden sich – auch dank des vibrationsarmen Rotax-Einzylinders – leicht lange Etappen bewältigen lassen. Wenn, ja wenn nicht die Design-Abteilung weiterhin schlanke Linien bevorzugt und das Tankvolumen auf Reiseuntaugliche 14 Liter limitiert

Die Turnübungen an der Drehzahlleiter fallen der BMW leichter

hätte. Die verbrauchen sich schnell – jenseits von 130 km/h, womöglich mit Gegenwind –, und so scherte die Aprilia nach gut 120 Kilometern stets zielstrebig zur nächsten Zapfsäule aus. Besser ist besser.

Obendrein genehmigte sich ihr Fünfventiler immer gut einen halben Liter mehr als der mit einem Ventil weniger bestückte BMW-Antrieb; auch bei sehr gemäßigtem Landstraßentempo verlangte er noch seinen Extraschluck. Dabei waren sich die Techniker durchaus be-



Stoppt das Einerlei: Die Schlitzscheibe der Pegaso wird deutlich schlechter in die Zange genommen als das Lochwerk der F 650

KOSTEN

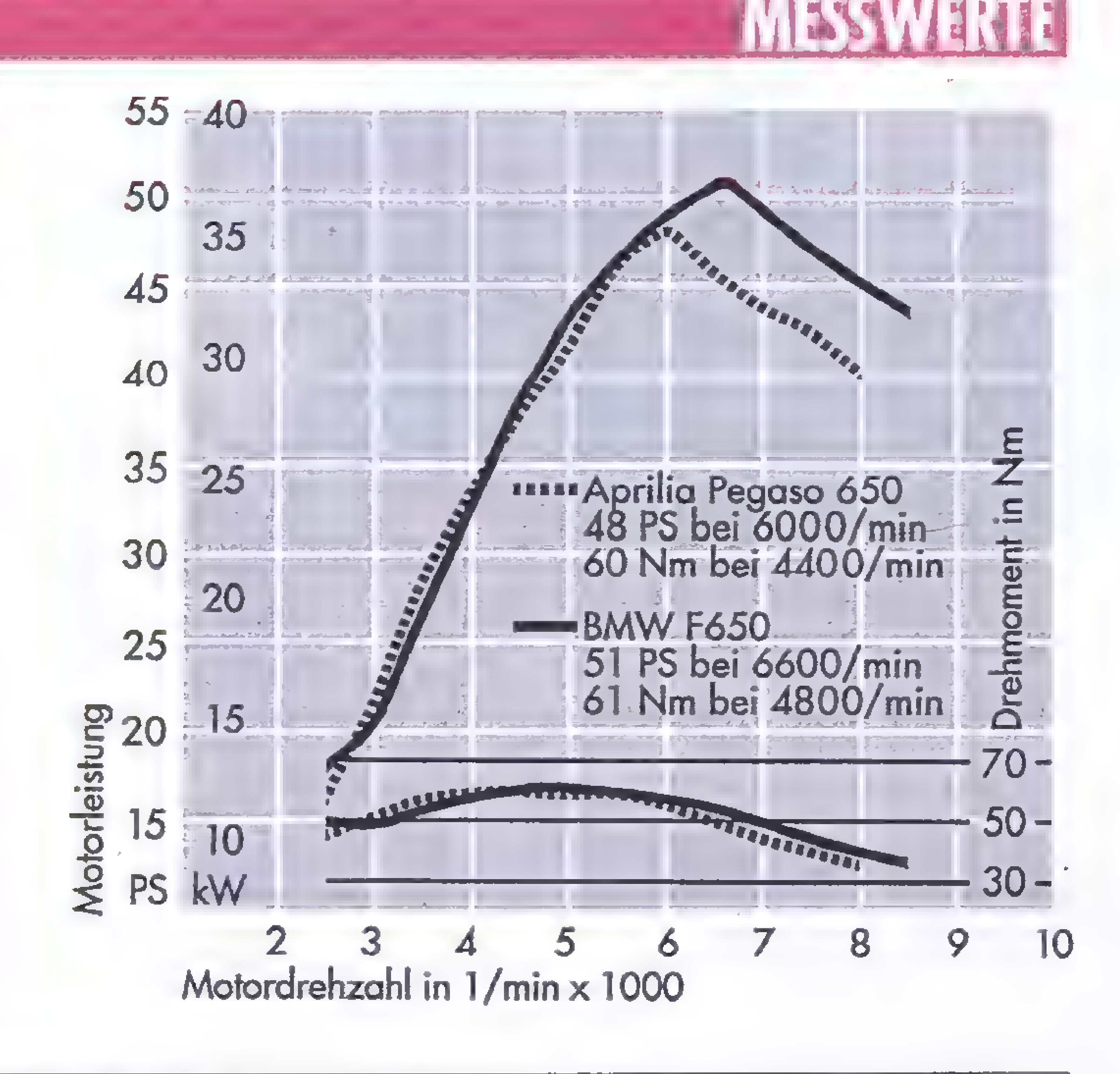
	Aprilia Pegaso 650	BMW F 650
Sturzteile		
Kupplungshebel plus Armatur	61,55	72,45
Handbremshebel plus Armatur	214,80	207,00
Rückspiegel	33,31	47,00
Lenker	45,50	85,00
Blinker vorn	17,90	22,60
Blinker hinten	27,95	32,00
Tachometer	165,80	186,60
Drehzahlmesser	137,85	149,50
Scheinwerfer komplett	99,20	108,10
Fußrasten, Brems- und Schalthebel und Halterung	276,65	312,80
Gabelstandrohr/Gleitrohr	361,10*	299,00
Vorderrad	559,75	575,00
Schalldämpfer	481,10	597,00
Tank lackiert	307,80	220,80
Schutzblech vorn	224,10	86,25
Rahmen komplett	1971,00	1534,50
Motorgehäusedeckel rechts	367,85	437,00
Motorgehäusedeckel links	660,60	174,80
Verkleidung komplett	1091,50	322,00
Summe	**7105,31**	**5469,40**
Verschleißteile		
Kette		
Ritzel und Kettenrad	240,46	269,00
Bremsbeläge vorn und hinten	188,80	165,40
Kupplungsreibscheiben (Satz)	169,05	126,00
Bremsscheibe vorn	522,60	276,00
Luftfilter	17,76	10,50
Ölfilter	9,80	16,80
Reifen(durchschnittlicherHändlerPreis)	427,00[1]	427,00[1]
Summe	**1575,47**	**1290,70**
Gesamtsumme	**8680,78**	**6760,10**

Vom Hersteller empfohlene Preise in Mark inklusive 15 % Mehrwertsteuer;
* Gleitrohr; [1] Michelin T 66



MESSWERTE

		Aprilia Pegaso 650	BMW F 650
Höchstgeschwindigkeit			
Solo	km/h	160	160
Mit Sozius	km/h	146	149
Beschleunigung (mit Sozius)			
0–100 km/h	sek	5,4(7,3)	5,4(7,4)
0–120 km/h	sek	8,4(11,7)	8,1(11,1)
0–140 km/h	sek	12,8(22,0)	12,6(19,9)
Durchzugsvermögen (mit Sozius) im letzten Gang			
60–100 km/h	sek	6,3(9,6)	6,9(10,4)
60–120 km/h	sek	9,8(15,8)	10,5(16,5)
Tachometerabweichung			
Anzeige/effektiv 50/80/100/130	km/h	45/73/91/120	47/77/97/126
Kraftstoffverbrauch			
Kraftstoffart		Superbleifrei	Superbleifrei
Minimal	Liter/100 km	4,8	4,1
Maximal	Liter/100 km	8,9	7,2
Theoretische Reichweite bei Minimal- und Maximalverbrauch	km	157 bis 292	243 bis 427
Ölverbrauch	Liter/1000 km	nicht meßbar	nicht meßbar



Meßbedingungen: Temperatur 12 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheimring; Leistungsabnahme an der Kupplung.
Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand FLA 203. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± 5 Prozent



Spaßvögel: Wen die Noale-Schwestern nicht in gute Laune versetzen, der ist selber Schuld

Vergleichstest

wußt, daß ihrem enorm spontanen und kräftigen Single ein Schuß Kultur nur guttun könnte. Geänderte Nockenwellen, die im mittleren Drehzahlbereich für eine fülligere Leistungskurve sorgen, erlauben jetzt eine weniger Sprint-orientierte Fahrweise, ja, sie sorgen sogar dafür, daß sich die Pegaso im kritischen Drehzahlbereich unterhalb von 3000 Touren einen Hauch sittsamer benimmt als die BMW. Einen Hauch, wie gesagt, denn allemal bleibt lästig, was die beiden hochgezüchteten Eintöpfe da an Ruckeln und Zuckeln so veranstalten. Ortsdurchfahrten verlangen im vierten Gang nach sehr, sehr vorsichtiger Gashand. Weil es aber auf beiden soviel Spaß macht, den Hahn aufzureißen, ist sie schon nach kurzer Zeit versaut, die vorsichtige Gashand. So muß meistens der Dritte her, um mit Anstand die lästigen Engpässe zwischen zwei Stücken freier Landstraße zu meistern.

Immerhin: Wer seine Zeit nicht mit Naturbetrachtungen verbringt, den trifft jenseits von Ortsausgangsschildern die reine Lust. Ab 3500/min schieben die bis auf ihre Köpfe identischen Triebwerke spürbar voran, ab 4500/min explodieren sie, kriegen sich erst bei knapp 7000 wieder ein, um sich schließlich, immer noch stetig, aber ohne größeren Nutzen für schnelle Fortbewegung, dem

PUNKTEWERTUNG

			Maximale Punktzahl	Aprilia Pegaso 650	BMW F650
Antrieb					
Fahr-leistungen		Höchstgeschwindigkeit	5	5	5
		Beschleunigung	10	8	7
		Durchzug	10	7	8
Motor		Leistungsentfaltung	10	8	8
		Laufkultur	10	8	8
Kraftüber-tragung		Schaltbarkeit	5	4	4
		Getriebeabstufung	5	5	5
		Lastwechselverhalten	10	8	8
Summe			**65**	**53**	**53**
Fahrwerk					
Fahr-verhalten		Geradeauslaufstabilität	10	9	9
		Stabilität in Kurven	10	8	9
		Zielgenauigkeit	5	4	4
		Eigenlenkverhalten	5	4	4
		Geländetauglichkeit	10	5	4
		Handlichkeit	10	9	9
		Fahrwerksabstimmung Solo	10	7	8
		mit Sozius	10	6	7
		Fahrwerksabstimmung Gelände	5	4	4
		Bodenfreiheit	10	9	9
Fahrkomfort		Sitzkomfort Fahrer	10	7	9
		Sitzkomfort Sozius	10	7	9
Bremsen		Bremswirkung	10	6	7
		Dosierung	10	6	8
		Fading	10	7	7
Summe			**135**	**98**	**107**
Alltagstauglichkeit					
		Windschutz	10	5	6
		Wartungsfreundlichkeit	10	7	7
		Bedienungsfreundlichkeit	10	7	8
		Theoretische Reichweite	10	5	8
		Licht	10	8	8
		Zuladung	10	9	5
		Kaltstartverhalten	5	5	5
		Inspektionsintervalle	10	4	6
Summe			**75**	**50**	**53**
Wirtschaftlichkeit					
		Anschaffungspreis	10	8	6
		Garantie	10	5	5
		Inspektionskosten	10	7	8
		Verbrauch	10	6	8
		Verschleißteile/Sturzteile	10	6	8
		Serienausstattung	10	8	9
Summe			**60**	**40**	**44**

Die Addition der Punkte ergibt nicht zwangsläufig die Platzverteilung. Hierin fließt auch die Schlußbeurteilung der beteiligten MOTORRAD-Testmannschaft ein.

roten Bereich bei 7500 zu nähern. Die ganzen Turnübungen an der Drehzahlleiter scheinen der BMW eine Idee leichter zu fallen, womit es denn nach den geringen Vorteilen der Aprilia im Drehzahlkeller eins zu eins steht. Deswegen sei die Bemerkung erlaubt, daß sich ihr fünftes Ventil im normalen Fahrbetrieb nicht sonderlich hervortun kann. Es würde reichen, 5 valve auf die Verkleidung zu kleben – und sonst gar nichts.

Andererseits hat es aber auch noch niemandem geschadet, und so bleibt unterm Strich, daß beide Rotax-Motoren derzeit zum Besten zählen. Da fügt es sich gut, daß sie nach allen Erfahrungen lange halten und daß ihre Getriebe sich ordentlich stufen sowie leicht, fast ein wenig zu leicht, schalten lassen. Geschmacksache also, welches Triebwerk der Kunde favorisiert, denn auf Geschmack läuft es hinaus, entweder den dumpf bollernden Aprilia-650er oder den wesentlich effizienter gedämpften BMW-Single zu mögen.

Auch bei den Fahrwerken liegen die Noale-Zwillinge eng

MQP®

MOTOR QUALITY PRODUCTS

DRIVER® HELMETS

MQP SyrinX KOMBI

ERSTKLASSIGES RINDLEDER!

- SHOCK-STOP Protektion
- Belüftung
- 3M Scotchlite Reflexionsmaterial
- Mesh Futter
- MQP Slide Pads
- Stretch im Rücken
- Stretch über dem Knie

Damengrössen 36-44
Herrengrössen 46-60

EVK 1.249,=

DRIVER CARBON HELME

- Leightgewicht Helmschale aus Carbon mit Kevlar (± 1200 gr)
- Luxus "short pole" Velourfutter
- Integrierte Nasenventilation
- Schnellverschluss
- Kratzfestes klares 3-D Visier

Grössen XS-XL

EVK 599,=



DER
NEUE MQP
FULL-COLOUR
KATALOG '95/'96
LIEGT BEI IHREM
MQP HÄNDLER

MQP: THE CHOICE IS YOURS!

beieinander, freilich entscheidet hier über ersten oder zweiten Platz nicht mehr der gute Geschmack. Vielmehr hat die BMW in Nuancen ganz einfach ihre seit neuestem – zum letzten Mal: je nach Geschmack – limonengrüne Nase vorn. Um gleich vorn anzufangen: Ihre konventionelle Gabel spricht zwar nicht ganz so sensibel an wie das Upside-down-Teil der Aprilia, dafür sackt es aber beim Bremsen nicht so tief durch. Dem Dichterpferd fehlt es an der Vorderhand eindeutig an Federprogression, bei schneller Gangart wünscht sich sein Reiter auch etwas mehr Zugstufendämpfung. Hinten das umgekehrte Spiel, denn dort, wo das hydraulisch und stufenlos per Handrad höhenverstellbare Federbein der BMW ordentlich sensibel anspricht, hinkt die Aprilia immer noch ein wenig hinterher. An der Dämpfung gibt es bei beiden nicht viel auszusetzen, zumal sich jene der Zugstufe jeweils per Schraube der Belastung anpassen läßt. Schade nur, daß das Schräubchen der BMW – wohl im winterlichen Einsatz – festkorrodiert war. Zum Glück in einer bei Beladung gebotenen, hohen Einstellung, und zum Ausgleich erlaubt sich die Aprilia eine schwer zugängliche Einstellmutter für die Federbasisverstellung.

Beide Testlinge rollten auf Michelin T 66-Reifen, und im Gegensatz zu ihrer mit eher geländeorientiertem Gummi be-

Das Dichterroß lahmt an der Vorderhand

stückten Vorgängerin läuft nun auch die Pegaso ordentlich geradeaus, geht deutlich zielgenauer um Ecken. Den Schaden hat, wer sie wie bisher für derbes Gelände mißbrauchen möchte, denn dafür taugte die Alte ab Importeur besser als die Neue. Aprilia wie BMW wirken im Einlenkverhalten ein wenig behäbig. Doch auch hier können die Reifen ganz entscheidend mitwirken, wie der monatelange Reifenpoker um



Fluchttiere: Beide lieben das Landleben, im leichten Gelände wirkt die Aprilia spritziger



2. Platz

Aprilia Pegaso 650

Der Abstand zur BMW ist deutlich geschrumpft. Eine Funduro ist nicht jedermanns Sache, auf eine gediegene Einzylinder-Enduro stehen noch genug Leute. Sie erwerben ein Spitzenprodukt, das im Straßenbetrieb enorm Laune macht und mit schlankeren Abmessungen und geeigneterer Sitzposition besser für Geländeausflüge taugt als die F 650. Schade nur, daß die auch qualitativ hochwertige Aprilia weiterhin mit einem zu geringen Tankvolumen auskommen muß.

1. Platz

BMW F 650

Kleinigkeiten im Sitzkomfort und beim Fahrwerk sowie das dichtere Händlernetz verhelfen der BMW zu einem knappen Sieg gegen ihr renoviertes Schwestermodell. Freilich ist sie kein Tausendsassa: Wer lange Reisen mit zwei Personen plant, sollte lieber bei Suzukis oder Yamahas Einzylindern schauen, wen es ins Gelände oder auf wilde Pässe treibt, lieber bei Kawasaki oder Honda. Wer ganz allein auf agiles und komfortables Motorradfahren steht, landet einen Volltreffer.

Vergleichstest

die F 650 in ihrem ersten Jahr bewiesen hat. Unter Beladung verstärkt sich dieser Eindruck ganz erheblich, obendrein entfalten die stark entlasteten Vorderpartien spürbares Eigenleben. Schon wieder rächt es sich, daß Tankrucksäcke nicht mehr en vogue sind und daß sich der Gepäckberg eben relativ weit hinten türmt.

Beim Bremsen hat die Aprilia ihre Nase vorn. Sie bremst nämlich schlechter. Ihre Doppelkolben-Zange im 19zölligen Vorderrad packt nicht ganz so kräftig zu, läßt einen gescheiten Druckpunkt nur erahnen. Die BMW kann beides besser. Oder wurde einfach besser präpariert, denn auch bei der F 650 war der Druckpunkt nicht immer so glasklar zu ertasten wie bei diesem Testexemplar. Trotzdem paßt ganz gut ins Bild, daß der Sozius prima Griffe zum Festhalten vorfindet. Auch sonst fühlt er sich gut untergebracht, freiwillige Umsteiger zur etwas beengteren Aprilia dürften sich schwer finden lassen. Womit keinesfalls die erfolgreichen Bemühungen der Aprilia-Leute um mehr Alltagstauglichkeit unterschlagen werden sollen: Im Vergleich mit einer Honda Dominator überzeugt die Soziustauglichkeit ihrer neuen Pegaso geradezu.

Fehlt denn nur noch, den beiden schnellen Schwestern eine nach japanischen Standards gemessene Qualität zu bescheinigen. Die durchaus gediegenen Instrumente, die satt arbeitenden Armaturen, eine aufgeräumte Elektrik sowie eine insgesamt gute Verarbeitung berechtigen auch zu diesem Zertifikat, und allenfalls Rostspuren am hinteren Krümmerteil der Aprilia sorgen für Bedenken. Aber irgendwo muß die enorme Preisdifferenz von rund 1500 Mark ja herkommen. Trotzdem hier ein preistreibender Wunsch: Einen ungeregelten Kat wie die Funduro hätte auch die Pegaso verdient. Schon wegen des Stallgeruchs. □

Schwingungen beim Motorrad

Der „Shimmy-Effekt" bezieht sich auf die besonders hohen Einschaltquoten beim Tatort, „wobble" ist ein Gnom aus einem Kinderbuch, „weave" ist ein neues Modewort für Dauerwelle, und „Kick-back" ist der Rückpaß beim Fußball. Klingt irgendwie logisch, ist aber alles falsch. Es handelt sich nämlich um Fachausdrücke von „Insidern", die Außenstehenden nicht verraten wollen, daß ihr Motorrad flattert, pendelt oder Lenkerschlagen hat, oder noch einfacher ausgedrückt, daß ihre Kiste irgendwie wackelt.

Die erste, relativ harmlose Form von solchen Schwingungen ist das **Flattern,** auch Shimmy-Effekt oder wobble genannt: Bei einer Geschwindigkeit zwischen 50 und 80 km/h fällt die Raddrehzahl mit der Eigenfrequenz des Lenksystems zusammen, und Vorderrad samt Gabel und Lenker schwingen mit etwa zehn Ausschlägen pro Sekunde um die Lenkachse (siehe Zeichnung Seite 66). Harmlos deshalb, weil Flattern nur bei Geradeausfahrt oder leichter Schräglage auftreten kann und nur dann, wenn der Fahrer mindestens eine Hand vom Lenker nimmt. Durch ein festes Zupacken am Lenker kann das Flattern jederzeit gestoppt werden. Außerdem haben Radialreifen und die steifen Fahrwerke moderner Maschinen die Flatterneigung erheblich verringert, so daß in den meisten Fällen erst nach einem Schlag auf den Lenker, nach einer Bodenwelle oder nach einer Längsrille leichte Schwingungen einsetzen. Damit ein normalerweise gutmütiges Motorrad nicht zum Flattermann wird, sollte man trotzdem ein paar Dinge beachten. So kann zum Beispiel eine Unwucht im Vorderrad, der



Wie sehen die drei Schwingungen beim Motorrad tatsächlich aus? Welche Abhilfen gibt es? Wer ist Shimmy, und was passiert beim Kick-back? MOTORRAD schafft Durchblick.

Von Rainer Bäumel; Foto: fact; Zeichnungen: Stefan Kraft

Flattern? Pendeln? Lenkerschlagen?

falsche Reifenluftdruck oder falsche Beladung ungewohnt starkes Flattern heraufbeschwören.

Weave oder einfach nur **Pendeln** ist die zweite Eigenschwingungsform beim Motorrad, verursacht durch die eigentlich stabilisierenden Kreiselkräfte der Räder. Diese Kreiselkräfte werden ab einer bestimmten Geschwindigkeit so hoch, daß die geringste Auslenkung durch eine Windböe, Bodenwelle oder Längsrille ein ständiges Kippen und Wiederaufrichten der Maschine bewirkt. Dabei schwingt das Lenksystem mit Gabel und Vorderrad und das Motorradhinterteil mit Rahmen, Motor und Hinterrad phasenversetzt um die Lenkachse. Zugleich kippt die Maschine um die Fahrzeuglängs- und Hochachse. Dieses komplexe Zusammenspiel wiederholt sich zwischen drei- und viermal pro Sekunde und kann nur durch Gaswegnehmen unterbrochen werden, dagegen werden die Pendelausschläge mit zunehmendem Tempo größer. Raumgreifende Pendelamplituden können auch durch einen falsch eingestellten Lenkungsdämpfer, durch ein verspanntes Lenkkopflager oder durch verkrampftes Zupacken am Lenker verursacht werden, weil die Bewegungen zwischen Lenksystem und dem restlichen Motorrad dadurch gestört werden.

Die Motorradhersteller sind zwar bemüht, die kritische Geschwindigkeit, bei der sich Dauerpendeln einstellt, über die jeweilige Höchstgeschwindigkeit zu legen, aber bestimmte Umstände können auch bei modernen Maschinen zu verstärktem Pendeln führen (siehe Tabelle Seite 66). Als besonders tückisch kann sich ein über längere Autobahnetappen kantig gefahrener Hinterreifen auswirken, da das Motorrad bei Höchstgeschwindigkeit noch stabil geradeaus läuft und erst beim Einbiegen in eine schnelle Kurve plötzlich und heftig zu pendeln beginnt – im Gegensatz zum Flattern kann Pendeln auch in Schräglage auftreten.

Um beide Schwingungsformen gleichzeitig in den Griff zu bekommen und dabei noch ein



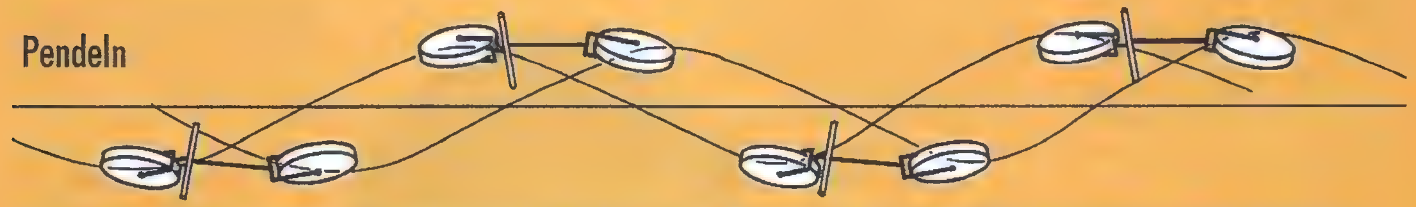
Motorradschwingungen

Flattern



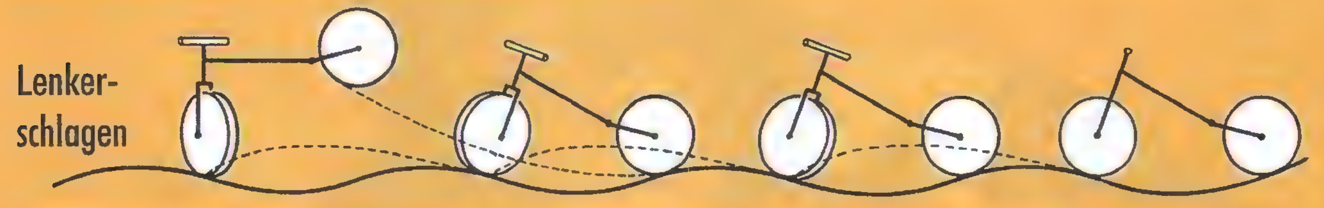
Flattern (aus der Vogelperspektive): Gabel schwingt um den Steuerkopf; kann zwischen 50 bis 80 km/h auftreten; etwa zehn Schwingungen pro Sekunde

Pendeln



Pendeln (aus der Vogelperspektive): Gabel schwingt um den Steuerkopf; Motorrad bewegt sich zusätzlich um seine Längs- und Hochachse; kann ab 150 km/h auftreten; drei bis vier Schwingungen pro Sekunde

Lenker-schlagen



Lenkerschlagen: Gabel schlägt um den Steuerkopf; kann auftreten, sobald das Vorderrad abhebt und schräg wieder aufsetzt; zwischen acht und 14 Ausschläge pro Sekunde im Resonanzfall

Schwingungen

gutes Handling der Maschine zu gewährleisten, müssen die Fahrwerksbauer Kompromisse eingehen. So begünstigt ein steiler Lenkkopf das Handling, verschlechtert jedoch das Flatter- und Pendelverhalten. Ein kurzer Nachlauf verringert die Flatterausschläge und ist positiv fürs Handling, aber schlecht für das Pendeln; ein kurzer Radstand verbessert das Handling, dafür pendelt das Motorrad früher. Durchweg positiv wirkt sich nur ein steifes Fahrwerk aus, doch damit wird die Maschine für die dritte Schwingungsform anfällig: Lenkerschlagen.

Lenkerschlagen, Experten sprechen von Kick-back, ist nicht wie Flattern oder Pendeln eine Eigenschwingung des Systems Motorrad und kann deshalb bei jeder Geschwindigkeit auftreten. Dabei schlägt die Gabel samt Vorderrad und Lenker um die Lenkachse. Ausgelöst wird dieser Effekt, wenn der Vorderreifen abhebt und anschließend schräg wieder aufsetzt, wie es zum Beispiel beim starken Beschleunigen aus Kurven oder beim Überfahren einer Bodenwelle vorkommt. Je nach Geschwindigkeit und zur Fahrtrichtung abweichendem Aufsetzwinkel baut der Vorderreifen dann plötzlich Seitenführungskräfte auf, die sich im Lenker als leichter Zucker oder kräftiger Schlag bemerkbar machen. In der Regel beruhigt sich das Fahrwerk sehr schnell wieder.

Akute Sturzgefahr besteht erst, wenn mehrere Bodenwellen hintereinander mit gleichem Abstand auftauchen und mit einem Tempo überfahren werden, bei der die Eigenfrequenz der vorderen, ungefederten Massen mit der Erregerfrequenz durch die Bodenwellen zusammentreffen. Dann springt der Lenker mit bis zu 14 Ausschlägen pro Sekunde von Lenkanschlag zu Lenkanschlag, und die Kräfte sind so hoch, daß ein festes Zupacken am Lenker das Hin und Her zwar be-, aber nicht verhindern kann.

Um Kick-back-anfällige Motorräder zu beruhigen, sollte man möglichst viel Gewicht im Tankrucksack verstauen, um die Vorderradlast zu erhöhen, und das restliche Gepäck gleichmäßig links und rechts in den Koffern verteilen, damit sich nicht schon bei Geradeausfahrt ein Schräglaufwinkel am Vorderreifen aufbaut. Ein gut funktionierender Lenkungsdämpfer mindert ebenfalls das Lenkerschlagen. □

EINFLUSSFAKTOREN

	Flattern	Pendeln	Lenker-schlagen
Falsche Reifenpaarung	–	–	–
Falscher Reifenluftdruck	–	–	–
Kalte Reifen	–	0	0
Zu wenig Profiltiefe	–	–	0
Unwucht oder Höhen-/Seitenschlag des Vorderrads	–	–	0
Spiel im Lenkkopflager	–	–	0
Lenkkopflager zu streng eingestellt	0	–	0
Spiel im Schwingenlager	0	–	0
Beladung in Koffer oder Topcase	–	–	–*
Beladung im Tankrucksack	–	+	+
Lenkungsdämpfer	0	–	+
Lenker festhalten	+	–	+
Anbauteile an Lenker und Gabel (großes Lenkträgheitsmoment)	–	–	0

+ = Verbesserung; 0 = gleichbleibend; – = Verschlechterung; * Besonders bei asymmetrischer Beladung (z. B. nur ein Koffer)



Einmal im Jahr, da nehmen alle Schottener zur eigenen Freude eine Vollsperrung ihrer Magistrale hin, stellen sich brav hinter die Sperrgitter an deren breitester Kreuzung – und gucken. Einmal im Jahr steigt der Schottenring Grand Prix, Deutschlands schönstes Veteranen-Rennen im hessischen Naturpark Vogelsberg.

HORIZONTALES GEWERBE

Bei Veteranen-Rennen legen sich nicht nur die Bootsleute flach. Report vom Schottenring.

Text und Fotos von Fred Siemer





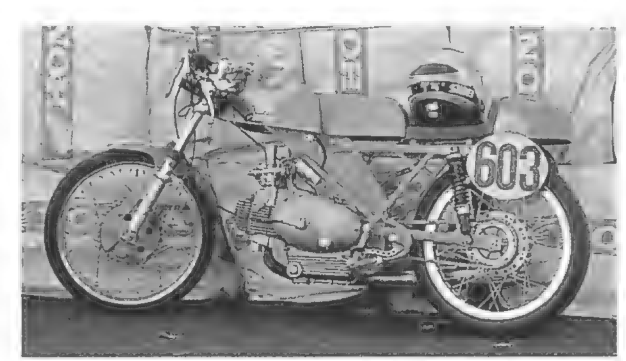
agv
929
uvex
911

Veteranen-Rennen

Dann verfrachten die Anwohner ihre Autos fernab der schützenden Garage, laden Freunde und Verwandte in den Vorgarten ein und bestaunen, gut geschützt vom Stroh-bewehrten Gartenzaun, alte Rennmotorräder. Sicher, das Gespräch will nicht so recht in Gang kommen, weil alle naselang kreischende Zwei- und röhrende Viertakter an der Kaffeetafel vorbeidonnern, aber bitte sehr: Aermacchi Ala d'Oro, NSU Sportmax oder Adler RS zur Kirschtorte sind wahrlich nicht zu verachten. Auch die zahlenden Zuschauer wissen längst vom einzigartigen Schottener Flair, und so säumten im ausgehenden Sommer 1994 mehr als 10 000 die Traditions-Rundstrecke.

Unter den Fahrern genießt Schotten sowieso absolute Priorität: 325 schoben ihre Schätzchen zum dritten Meisterschaftslauf des Veteranen-Fahrzeug-Verbands an den Start. Schleiz und Most hießen die vorangegangenen Stationen, der Nürburgring und Hockenheim sollten noch folgen. Bei all diesen Läufen geht es nicht darum, als Schnellster die Ziellinie zu überfliegen, sondern mit Gleichmäßigkeit zu bestechen. Drei Rundenzeiten werden bei jedem der zwei Klassenläufe genommen, aber schlauerweise ahnt der Fahrer nicht einmal, in welchem Durchgang es darauf ankommt. Pro Zehntelsekunde Differenz erhält er einen zehntel Strafpunkt. Bei Punktgleichheit siegt die ältere Maschine und danach der ältere Fahrer. So einfach ist das. „Aber fahr du mal im Rennen immer gleichmäßige Zeiten", klagt einer und berichtet von Überrundungen und Verzug vor dem engen S auf halber Strecke oder der scharfen Rechten kurz vor Start und Ziel. Ein anderer weiß Rat: „Gleichmäßiger als immer voll geht ja wohl nicht, oder?"

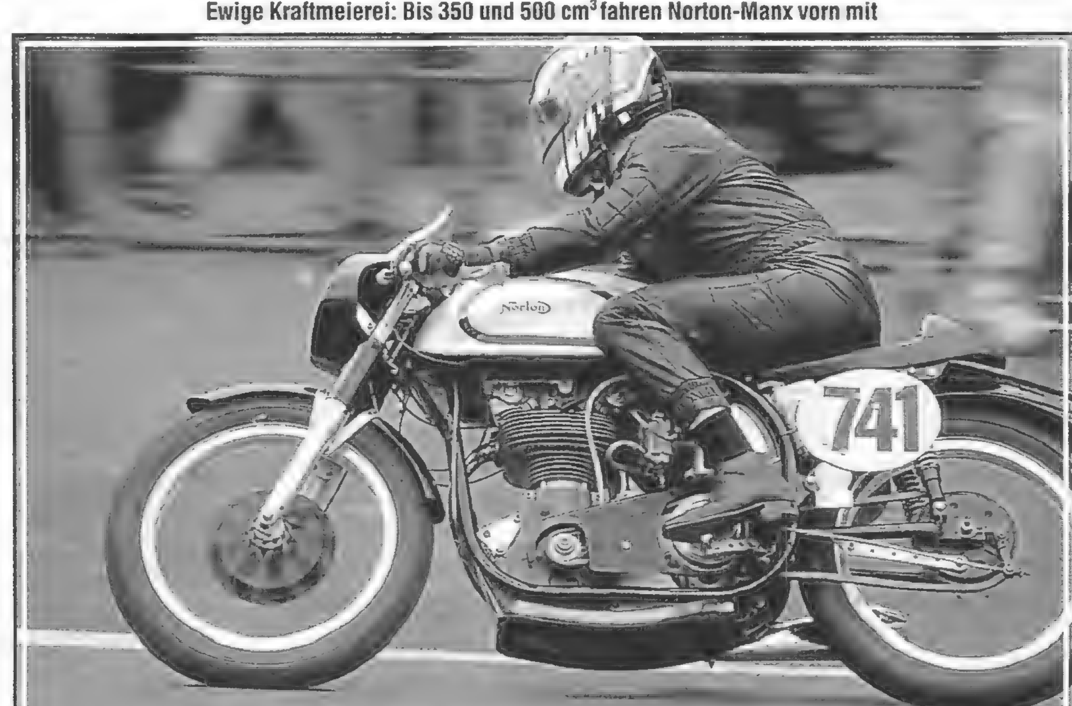
So wie er scheinen es viele zu halten: Wenn die durchweg prallgefüllten Starterfelder ausgangs der langen Geraden auf besagte Schottener Hauptkreuzung zuschießen, dann verbergen ihre Akteure mit wagemutigem Geschick, daß sie eigentlich jede Menge Zeit haben. Dann lebt der alte Schottenring wieder auf, wo sie vor und auch kurz nach dem Krieg vor Hunderttausenden versuchten, auf Teufel komm raus Erster zu werden. Da macht sich folgerichtig die breite Auslaufzone beliebt, wenn einer in Erinnerung an alte BMW-Glanztaten unbedingt noch einen Engländer versägt, darüber aber mit dem Bremsen allzu lange warten mußte. Wenige Meter weiter schliddern drei Läufe später zwei Nachkriegs-250er in den Auslauf, und als feststeht, daß die Aermacchi nur Kratzer abbekommen hat und die Honda lediglich einen neuen Bremshebel braucht, da verraucht der ganze Kampfeswille, und der Italo-Pilot stammelt eher geknickt: „Aber diesmal warst du schuld." Man kennt sich eben und möchte sich natürlich auch noch oft wiedersehen.



Aus für das Kraftei: eine Motobi im Ruhestand

Einen kennen sie noch nicht so genau. Das ist Heinz Rosner, ehemaliger Vize-Weltmeister auf MZ, und mit einem original Zschopauer Werksrenner kreuzt er in Schotten auf. Aber auch Heinz Rosner kennt noch nicht alles. Die Spielregeln zum Beispiel. Nein, sagen wir, sie wollen noch nicht in sein kampferprobtes Hirn: Mit Zeiten um die 55 Sekunden fährt er zwar allen anderen davon, aber die Bandbreite von immerhin 3,2 Sekunden zwischen schnellster und langsamster gemessener Runde im ersten Lauf wirft ihn weit zurück. Im zweiten Heat beherzigt der alte Grand Prix-Star oben genannte Regel, fährt bei nochmals gesteigertem Tempo deutlich gleichmäßiger, dennoch reicht es insgesamt nur zum 21. und somit drittletzten Platz. Wohlgemerkt, keiner kann schneller. Lediglich eine 350er Ducati von 1964 und eine 1963er CB 72 bleiben in Sichtweite, verdeutlichen eindrucksvoll, welche Entwicklung der Straßensport in den Nachkriegsjahren bis 1964 durcheilt hat: Die anderen kurbeln wirklich beherzt am Quirl, aber eine NSU Sportmax, ein Boyracer von AJS, eine Norton Manx oder eine Velocette hinken so einem leichten Zweitakter und sogar einem Drehwurm wie der Honda einfach hoffnungslos hinterher.

Ewige Kraftmeierei: Bis 350 und 500 cm³ fahren Norton-Manx vorn mit





Frühes Kraftpaket: So sahen Siegertypen aus, zu Kaisers Zeiten

Besonders glorreich präsentieren sich die BMW. Jeweils eine kleine Armada bevölkert die Klassen bis 500 Kubikzentimeter. Das Idol heißt Schorsch Meier, der legendäre Tourist Trophy-Gewinner von 1939 – die Erinnerungen wehen zurück in Zeiten, da zumindest deutsche Meister oft genug auf Blau-Weiß setzten. Zu Recht übrigens, denn wer unter den jüngeren Zuschauern Boxermotoren bislang überwiegend mit Gore-Tex-umhüllten Herrenfahrern verbinden mochte, der darf sich hier und heute eines Besseren belehren lassen: So eine RS, niedrig, mit monströser Trommelbremse und gierigen, herrlich freiliegenden Lufttrichtern, ist schon ein echtes Renntier.

Für echte Renntragik sorgt später, in der Soloklasse, ein dicker 650er Twin: Kraftlos rollt er aus, der Fahrer wischt sich seinen ölbeheizten linken Schuh ab, ein Helfer stellt das Bike an eine Hauswand, und beide staunen über das riesige Loch im Kurbelgehäuse und das abgerissene, völlig verformte Pleuel. „Dabei hat sie noch so schön bis 7400 gedreht“, stammelt der unglückliche Pilot, aber eigentlich rühren die umstehenden Zuschauer viel mehr, die all ihre Kraft aufbringen, um den armen Mann mit dem schönen, kaputten Bike zu trösten.

Was ein Glück, daß insgesamt drei Gespannklassen dabei helfen, derartige Schicksalsschläge zu überwinden. Anders als die Solisten einfach nach Radgrößen und damit historisch korrekt in klar abgegrenzte Gespann-Epochen getrennt, fegen sie um den bisweilen recht engen Kurs und erteilen Nachhilfe im Driften. Die Kneeler mit Baujahren aus den späten Sechzigern liegen ja noch ganz passabel, erreichen dafür auch horrende Kurvengeschwindigkeiten. Aber schon die mit 16-Zoll-Rädern bereiften flotten Dreier aus den Baujahren um 1960 quietschen ganz furchterregend um jedes Eck. Und dann die Akrobatik: Einarmig festhalten und den anderen Arm noch gaaanz weit strecken. Beidarmig festhalten, aber mit der Schulter den Asphalt schleif, schleif, schleifen. Dagegen wirken Biland und Co wie hochdosierte Schlafmittel. Da durchzuckt es die BMW beim Hochschalten. Da schüttelt es die Beifahrer über den Bodenwellen. Und in den Vorgärten schenken sie noch mal Kaffee nach und erzählen zwischen zwei Läufen die Geschichte von dem Mitbürger, der ihnen diesen exquisiten Spaß per Unterschriften-Liste verbieten wollte. „Der ist hier und in der Innenstadt rumgerannt. Aber unterschrieben hat keiner.“ Das ist Schotten. □

Permanentes Krafttraining: Die Kneeler verlangen nach zupackenden Beifahrern



Veteranen-Rennen

Termine 1995

Wie gehabt, startet auch in diesem Jahr der Veteranen-Fahrzeug-Verband wieder Meisterschaftsläufe, sechs an der Zahl. Gestartet wird bei den Solomotorrädern in folgenden Klassen:

- **Jahrgang 1920 – 1930,**
- **bis 350 cm³, 1931 – 1949,**
- **über 350 cm³, 1931 – 1949,**
- **bis 175 cm³, 1950 – 1965,**
- **bis 250 cm³, 1950 – 1965,**
- **bis 350 cm³, 1950 – 1965,**
- **bis 500 cm³, 1950 – 1965,**
- **über 500 cm³, 1950 – 1965**

Gelegentlich kommt noch eine Antikklasse hinzu. In Schotten waren obendrein zwei Läufe ausschließlich MV Agusta vorbehalten. Die Gespanne starten in drei Klassen:

- **mit Radgrößen zwischen 18 und 21 Zoll**
- **mit Radgrößen von 16 Zoll**
- **Kneeler**

Die Termine für 1995 stehen fest, besonders bei den großen Strecken Hockenheim und Nürburgring können aber Probleme wegen anderer Rennveranstaltungen auftauchen. Also im Einzelfall unbedingt vorher nachfragen:

23. bis 25. Juni:
Nürburgring, Jan Wellem-Pokal (zählt nicht zur VFV-Meisterschaft)

30. Juni bis 2. Juli:
Most (Tschechische Republik)

19./20. August: Schotten

27. August: Nürburgring

2. September: Hockenheim

Info-Adresse:
Veteranen-Fahrzeug-Verband e. V.,
Riedstraße 10a,
61137 Schöneck,
Telefon 0 61 87/73 92,
Fax 0 61 87/70 85.





Vom Zwang zu überholen

Platz da, Mazda

Überholen – was ist das? Zwanghafte Übertragung des alltäglichen Konkurrenzverhaltens auf die Straße? Oder gar eines der letzten Abenteuer der Menschheit?

Von Norbert Sorg; Fotos: Markus John, Archiv; Zeichnung: Holger Aue

Zwei proper gewandete Superbiker auf breiten Schlappen verkünsteln sich beim sonntagmorgendlichen Zeittotschlagen im herrlich dämlichen Hanging off. Sieht verdammt schnell aus, isses aber nicht. Ein Fall für den ob solch dilettantischer Akrobatik angenehm belästigten Markus J. aus S. und seine vorsintflutliche Enduro mit dem spartanischen einen Zylinder. Er gibt dem Ding einen ordentlichen Tritt, prescht aus dem Lindgrün der Parkausbuchtung ins sacht verwaschene Blau überm diesigen Stuttgarter Kessel. Wo der ebenso ortskundige wie fintenreiche Verfolger sich den tändelnden Typ auf der Ducati 900 SS in der erstbesten Biegung außen greift und den ZXR-Reiter mit dem apart gespreizten Knie zwei Kurven weiter genüßlich innen ausdriftet. Um alsdann, vom unwiderstehlichen Grinsen des Siegers umflort, auf den Parkplatz des Hotels Glemseck an der alten Solitude-Rennstrecke zu sprengen. Dort, wo die Biker-Szene der Schwabenmetropole sich traditionsgemäß zum Plausch trifft und die Schwarzwälderkirsch mit der Extraportion Sahne schmecken läßt, gedachten ursprünglich auch die beiden scheinschnellen Sonn- und Feiertagsfahrer zu parkieren.

Doch als sie Markus J. in Jeans und mit Cromwell samt seiner dekorativ verbeulten XT 600 inmitten einer Meute gackernden Jungvolks beiderlei Geschlechts sichten, bleibt den nunmehr Spott und Häme fürchtenden Gesellen nichts anderes übrig, als bitter zagend Gas zu geben und sich – schlapper Trost freilich – jenes meschuggenen Grußes zu befleißigen, den weiland der Fußballspieler Stefan Effenberg bei der WM in den USA so dumpfbackig popularisiert hatte. „Macht 'nen Riesenspaß, aber hinterher sagt man sich doch: Mann, war ich ein Arschloch. Da hätte ja weiß Gott was passieren können."

Markus J. hat den Überholzwang in sich erfolgreich bekämpft. Er fährt jetzt Roller und ist Zweiter Vorsitzender in der Stuttgarter Sektion der Anonymen Überholiker. Statt des kleinen Grünen Überholzwangs sitzt ihm meist nur noch der Schalk im Nacken.

Überholzwang – gibt's den überhaupt? Aber sicher doch: etwa, wenn ein Motor nicht mehr richtig läuft. Dann muß er in die Werkstatt, woselbst er, logo, überholt wird. Auch an Furten ohne Brücken ist er gemeinhin verbreitet. „Hol über!" ruft der in seinem Vorwärtsdrang gehemmte Fahrensmann da dem Fährmann zu, der diesem Begehren gegen Entrichtung eines kleines Obolusses gern willfährt. Weil jedoch, dem Beton ist's geschuldet, die Flüsse immer überspannter werden, stirbt diese Ausprägung des Überholzwangs hierzulande langsam aus.

Was sich vom zwanghaften Drang zum finalen „Und Tschüs" auf deutschen Straßen nun wahrlich nicht behaupten

Vom Zwang zu überholen

läßt. „Für fünf Meter Vorsprung", focussierte unlängst „Der Spiegel", „riskieren Erwachsene ihr Leben." 98 Prozent der durch aggressives Verhalten provozierten Crashs gehen auf Konto der belämmerten Kamikazes in ihren blechernen Hohlräumen. Verschanzt in stollenbewehrten Bollwerken mit martialischem Rammschutz oder in bespoilerten Tiefliegern, frönen immer mehr Egomanen dem elften und zwölften Gebot. Die da lauten: Du sollst dich nicht erwischen lassen, und von einem Opel schon gar nicht. Und: Du sollst kein anderes Gefährt vor dir haben.

Den andern niederbügeln – und sei's nur mit Hilfe der paar PS mehr unter der Haube –, das befreit von den Frustrationen und Niederlagen des Alltags; beim feierabendlichen Heat zwischen Klein- und Großkleckersdorf hat selbst der notorische Loser mal die Chance zu gewinnen.

Überholen als Kompensation von Minderwertigkeitskomplexen? So einfach ist die Chose dann doch nicht. Als genauso behämmert und von ähnlichen Minderwertigkeitskomplexen gejagt, erweisen sich die ewigen Schleicher, die schön brav und stets ein bißchen unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit aufrecht deutsch durch die Landschaft gondeln. Wer die überholt, vergeht sich an den Grundfesten der automobilen Volksgemeinschaft, wird also auf jeden Fall mit Verachtung und ab und an mit einer denunziatorischen Anzeige bestraft.

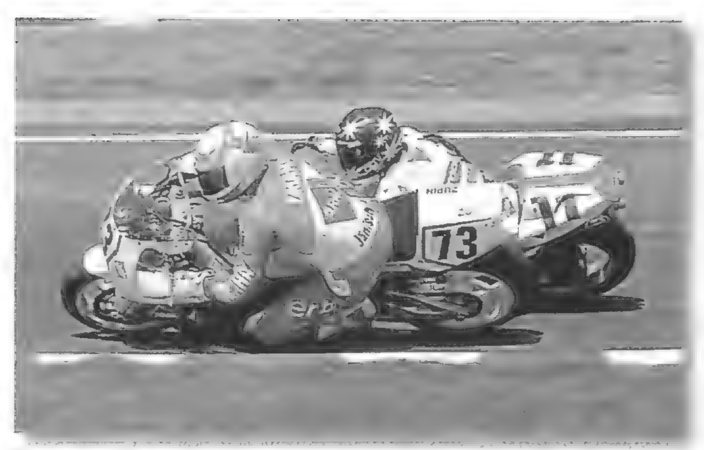
Und dann soll's tatsächlich auch noch jene fürchterlich abgeklärten Zeitgenossen geben, die so selbstverständlich überholen oder sich überholen lassen, wie sie sich die Zähne putzen. Fahren sei ihnen nur sinnfälliges Mittel zum schnöden Zweck des Ankommens. Schön gesagt. Dumm nur, daß dieses hehre Ziel, und liege es noch so nah, in immer weitere Ferne rückt. Denn im markanten Unterschied zur rapide anwachsenden Zahl der Fahrzeuge bleibt die Menge der diesen Vehikeln zur Verfügung gestellten Fläche Asphalts konstant. Da verdichtet sich was, da kommt Platzangst auf – im Stau, auf der Suche nach einem Parkplatz. Und dieses Gefühl der Enge macht aggressiv, ruft unüberlegte, manchmal sogar panikartige Reaktionen hervor. Dagegen ist selbst der allercoolste Driver nicht gefeit. Gerade beim Überholen, einem doch sehr naheliegenden Akt, sich aus der gruseligen Anonymität der Blechkarawane zu befreien.

Zwangsneurotische Ausgeburt von Konkurrenzkampf und Platzangst – solche Vernünfteleien treffen nur einen Aspekt des Überholens. Die wahren Ursachen des Drangs, den anderen auf Nimmerwiedersehen im Rückspiegel verschwinden zu sehen, liegen ein kleines bißchen tiefer und ein kleines bißchen früher. Schneller zu sein als andere, das bedeutete zu Ur- und Steinzeiten schlichtweg: das Leben. Etwa das Mammut zum Zweck des Verzehrs zu erhaschen und selbst nicht vom Säbelzahntiger verspeist zu werden. Als dann die Kultur über die Menschheit hereinbrach, schlug, notabene, auch schon die Geburtsstunde des Tunings. Die alten Griechen nannten ihr Modell „Zentaur", unten war's Pferd, oben Mensch. Für den Philosophen Peter Sloterdijk lebt dieses Fabelwesen noch heute, wie er dem „Spiegel" in einem Interview offenbarte: „Mensch und Fahrzeug bilden eine Einheit, in der das Fahrzeug die Rolle des besseren Ichs übernehmen kann. Es ist das schnellere, das kinetisch mächtigere Selbst." Was einst das Pferd war, seien heute Motorrad und Auto, mit denen der Mensch ein „obsessives (ein von Zwang bestimmtes) Verhältnis" eingehe. Und beim Überholen, so der Philosoph pferdeverständig weitersinnend, werde „der Andere, der Langsamere, fast wie beim Stuhlgang, zum abgestoßenen Exkrement gemacht". Kein Argument für die Verwerflichkeit

„Ein Bike hat mehr Power als das Auto. Die spielt es beim Überholen aus"



Jochen Schmid, 31, Profi-Superbiker und Hobby-Busfahrer



Überholen als Selbstzweck: Start-Ziel-Siege sind langweilig. Aneinander vorbeiziehen – das ist das Salz in der Suppe des Rennens



Überholen statt Nasivin: Den Dieselgeruch langsam dahintuckernder landwirtschaftlicher Nutzfahrzeuge hält kein Biker lange aus



Überholen als Ersatzbefriedigung: Wer in einer Kurve an einem anderen Biker vorbeizieht, sollte lieber kalt duschen

Überholen der schönen Aussicht wegen: zum Sehen geboren, zum Schauen bestellt. Biker sind die letzten Romantiker



Foto: Cinetext

Überholen als Abenteuer: Kein Action- oder Kriminalfilm kommt ohne Verfolgungsjagd aus. Oben eine Szene aus Mad Max II.

des Überholens, eher schon für dessen Notwendigkeit. Denn sch . . . ßen muß, mit Verlaub, ein jeder. Fragt sich nur, was hinten rauskommt.

Und das wiederum hängt bekanntermaßen vom Input ab. Für Markus J., den anonymen Überholiker, sind's die großen Tiere. „Bei diesen Jagden auf ihren Hausstrecken versuchen schwächer motorisierte Biker ein technisches Defizit durch fahrerisches Können wettzumachen", analysiert der Heidelberger Psychologieprofessor Hans Eberspächer die Desperados der Szene. Sie greifen, wie Guerilleros, nur auf ihrem ureigenen Terrain an; da mutiert die schwäbische Landstraße glatt zum Ho Tschi Minh-Pfad.

„Schwach motorisierte Biker machen dieses Defizit durch Können wett"



Prof. Dr. Hans Eberspächer, 51, Psychologe, Uni Heidelberg

Wenn's klappt, dann ist das, wie wenn 1860 München im Lokalderby den großkopfeten Bayern die Lederhosen auszieht. Aber es ist auch Hollywood, das immer noch das Märchen vom Underdog erzählt, der den Mafia-Boß um seine schweren Millionen und die schöne Braut erleichtert. Illusion eben. Die irgendwann verfliegt. Denn das nächste Spiel gewinnen garantiert wieder die Bayern, der Underdog arbeitet sich dann doch nur zum Tellerwäscher hoch. Und der König der Hausstrecke wird irgendwann erkennen, daß es auch ein Leben jenseits der geliebten Kurven gibt, und der Überholzwang, der ihn gepackt hatte, doch ein bißchen arg pubertär geraten war.

„Wenn ich einen Diesel vor mir habe, dann überhole ich. Diesen Geruch kann ich einfach nicht vertragen." Ingo N. aus S. verliert nur selten seine Beherrschung. Aber wenn er das D auf dem Typschild der Karosse vor sich riecht, reagiert er spontan. Gas geben, und die Nase ist frei. Überholen statt Nasivin. Dann hat er ihn wieder: diesen Duft von Dung und jungen Veilchen, von Moder und weißem Flieder. Motorradfahrer sind eben doch die letzten Romantiker. Allein in weiter Flur, kein Auto vor sich, das die Sicht auf berückende Berge und scharwenzelnde Bächlein auf grüner Wiese verstellen kann. Natur genießt der empfindsame Mensch spätestens seit Caspar David Friedrich solo oder in einer Gesellschaft, die er sich aussucht. Selbst Wanderer, die von einer munteren, aus einem Seitenweg hervorpreschenden Schar Gleichgesinnter, in ihren Sichtkreisen gestört werden, ziehen entweder schnell vorbei oder lassen sich nonchalant zurückfallen. Motorradfahrer, von den Chopperisten mal abgesehen, ziehen in der Regel die Flucht nach vorn vor. Aus gutem Grund: „Jedes Mittelklasse-Bike hat mehr Power als die meisten Autos, vor allem im Durchzug, und die kann er beim Überholen ausspielen", weiß Superbike-As Jochen Schmid.

Der Hund bellt, die Karawane zieht weiter; der Automobilist hupt, und der Biker ist von dannen. „Überholzwang – kenn' ich nicht", behauptet Biker Waldemar S. aus BB. „Die Autos stehen ja nur im Weg herum, an denen muß ich ganz einfach vorbei." Was er dann auch mit Leichtigkeit tut. „Überholen" möchte er diese Petitesse nicht nennen. Denn Autos sind für Waldemar S. nur schleichende Verkehrshindernisse. Das tönt zwar banal und überheblich, ist aber schwerphilosophisch fundiert. Schrieb der Großdenker Martin Heidegger in seinem Hauptwerk „Sein und Zeit" doch folgende tiefsinnigen Worte über das Überholen auf dem Holz-Weg:. „Das zuhandene Zeug (nennen wir es Auto) begegnet hinsichtlich seines wahren An-sich (Fahren) gerade nicht für ein thematisches Wahrnehmen von Dingen (als zu Überholendes), sondern in der Unauffälligkeit des selbstverständlich objektiv Vorfindlichen (als Überholtes)."

Na also, klarer kann man es wohl nicht ausdrücken. Waldemar S. hat diese Erkenntnis freilich schon teuer bezahlen müssen. „Zehn Prozent über der erlaubten Höchstgeschwindigkeit schlagen, wenn du Pech hast und dich ein Grüner erwischt, mit 60 Mark zu Buche. Aber das ist mir der Spaß wert." Sein Spaß – das ist die freie Straße, sein Motorrad und er. □



Die Jungs von

Oma Franke

Die Berliner Dragons sind im Kiez zu Hause. Genauso wie die immer freundliche Oma Franke und der Türke vom Kebap-Stand.

Von Michael Ahlsdorf; Fotos: Andreas Rilz, Kontrast/Sally

Lange Gesichter bei den Dragon Bikers, den Drachen-Kradlern aus Weißenfels. Franky, Präsident der Berliner Dragons, hat sie cool und ganz bestimmt des Festplatzes verwiesen, worauf sie dann auch davonschleichen. „An der Nordsee gab es sogar einen Club, der sich anmaßte, sich Dragon Slayers, Drachenschlächter, zu nennen“, erzürnt sich Franky. Die Betonung liegt auf „gab“. Namen sind in der hartgesottenen Biker-Szene eben nicht Schall und Rauch. Wer Clubbezeichnungen nachmacht oder verfälscht, sollte gefälligst wissen, was ihn erwartet. Auf jeden Fall keine Party.

Vor einem halben Jahr noch schien die Ära der Auseinandersetzungen längst passé – und die Jungs, die damals mit- und aufgemischt hatten, redeten von diesen Erlebnissen wie Opa vom Rußlandfeldzug oder Papa von seiner ersten Auslandsreise. „Wilde Zeiten waren das Anfang der Siebziger“, schwärmt Motze, stolzes Gründungsmitglied der Dragons. Bärtig, stämmig, tätowiert – ein Biker wie aus dem Bilderbuch. Nur das Kreuz will nicht mehr so recht mitmachen, Motze wird wohl demnächst von Starrahmen auf Schwinge umsteigen müssen.

Er war gerade siebzehn, als alles anfing, fuhr noch gar kein richtiges Motorrad. Anderthalb Jahre lag seine Matratze erst einmal im Clubhaus und er ab und an sogar darauf – eine eigene Wohnung war damals noch nicht drin. Es kam dann aber auch eine Zeit, da avancierte Motze sogar zum Präsident der Dragons. „Das hat nicht viel zu heißen“, meint er lapidar. „Präsident kann hier



Zwei, die miteinander sticheln: Sylvester und Tweety (links). Hier geht's rund: mit Oma Franke in der Eckkneipe (oben)

jeder werden, wenn er gut ist. Und gut sind wir alle!"

Auf jeden Fall hatten es die Dragons damals geschafft, sich an Spree und Havel als feste Größe zu etablieren. Was etwas heißen mag, denn Berlin stand in dieser Zeit unter dem Viermächtestatus. Sowohl in der Politik – da gab's die Sektoren der Amis, Russen, Franzosen und Briten – als auch in der Biker Szene, wo Hells Angels, MC Born To be Wild, Running Wheels und eben die Dragons keinen anderen Club neben sich dulden wollen. Vor der Wiedervereinigung, aber auch danach. Das Recht auf das ganze Berlin hätten sie einfach übernommen, sagt Schrotti, Berlin sei nun mal ein eigenes Pflaster, und Motze fügt juhnkemäßig hinzu: „Berlin bleibt Berlin!"

Halb im Spaß, halb im Ernst wollen sie die Mauer wiederhaben. Aber unfromme Wünsche werden von der Wirklichkeit eingeholt. Nicht nur, weil die Dragons inzwischen ein Clubgelände draußen auf den Dörfern suchen. Und beim Clubjubiläum 1994 – es galt 20 Jahre Dragons zu feiern – stand unerwartet die Creme der Ost-MC vor der Tür: Black Birds MC Magdeburg und Road Crew MC Jessen. Da waren sie alle nett zueinander, tauschten artig Geschenke aus und ließen eine rauschende Party steigen. Übrigens: Rocker wollen die Dragons nicht sein. „Rocker fahren mit der U-Bahn", belehrt Spatze, „wir sind Biker, wir fahren Motorrad."

Im Moabiter Kiez sind die Drachen schon längst als gute Nachbarn akzeptiert. Mit den Anwohnern haben sie sich geeinigt, wann im Hof ein Motor aufbrüllen darf. Beim Kebap-Laden nebenan gehören sie zu den besten Kunden. Die Anarcho-Kids vom besetzten Haus gegenüber bezeichnen ihr Verhältnis zu den Dragons als „lustig", man hilft sich eben. So, wie es sich gehört.

Dann gibt's da noch Oma Franke, so 'ne Art Mutter des Kiez. Die lebenslustige sympathische alte Frau, dank ihres sozialen Engagements zur Trägerin des Bundesverdienstkreuzes avanciert, hat die Dragons richtig in ihr Herz geschlossen. Eine Liebe, die erwidert wird. Als Oma Franke im Krankenhaus lag, kamen die Biker vorbei, selbstverständlich in voller Montur. Zur Überraschung der Schwestern, Arzte und Patienten und zur Freude der Oma. „Seit die Dragons im Viertel sind, hat es auf der Straße keine Messerstecherei mehr gegeben", lobt sie die Drachen. „Sehen immer schmierig aus, die Jungs. Aber ihre Bräute blinken so schön." Womit Oma Franke – spitzbübisch lächelnd – natürlich die Bikes der Dragons meint.

Franky, trotz seines martialischen Aussehens der ruhende Pol der Truppe, war acht Jahre Presi der Dragons, Ratte sein Vize. Seinen tierischen Namen leitet Ratte von der Tanklackierung seines ersten Motorrads ab. Auch sonst ist er keine graue Maus. Neuerdings geht er sogar regelmäßig ins Solarium: „Der einzige Ort, wo ich mal richtig entspannen kann!"

Sylvester, genannt Sylle, fungierte bis vor kurzem als Sekretär der Dragons, erledigte also die Schreibarbeit für den Club. Beruflich hängt er schwer an der Nadel: In seinem Studio in der Gotzkowskystraße profitiert er vom gegenwärtigen Tätowier-Boom und kann sich vor Aufträgen kaum retten. Und zusammen mit seinem Kumpel Tweety schafft er immer wieder alte Harley-Davidson-Rahmen aus Amerika heran.

Mit Harley-Davidson verdient auch Acka sein Geld. Aber der Dragon weiß noch



In Positur: Dragons MC Berlin – neuester Stand. Kurz vor Redaktionsschluß traten einige Mitglieder aus dem Club aus. „Wir haben uns gesundgeschrumpft", meint Presi Sylle (rechts sitzend). Die Dragons gehören zu den vier Clubs, welche die Szene auch im wiedervereinten Berlin bestimmen und keine Neugründungen zulassen wollen

Im Gespräch: Die Dragons halten gute Nachbarschaft mit den Türken vom Kiez. Und die Zeit für einen Plausch nehmen sich die Biker immer

20 Jahre uvex Helme

20 Jahre Helm-Know How

Exclusiv
bei **uvex**



Die ultimative Visiertechnologie mit der permanenten und kratzfesten anti-fog Versiegelung für Sicht und Sicherheit.

Helmoberfläche

komplett aus Carbon!

Gewicht nur ca. 985 g!

uvex SR 900-1 carbon edition ***DM 999.-**



uvex SR 900-1 öttl replica ***DM 1149.-**

Mitmachen beim 20 Jahre uvex Helme Geburtstags-Gewinnspiel!

1.-5. Preis
Ein Carbon-Helm **uvex** SR 900-1

6.-10. Preis
Ein Gutschein für **uvex** Produkte im Wert von DM 500.-

11.-25. Preis
Eine **uvex** Sonnenbrille

Ja, ich will gewinnen!

Name/Vorname

Straße

PLZ/Ort

Meine derzeitige Helmmarke/Modell

Einfach Gewinn-Coupon ausfüllen, ausschneiden, auf eine Postkarte kleben und senden an:

UVEX SPORTS GmbH & Co. KG
Postfach 2509 · 90715 Fürth

Einsendeschluß ist der 15. 6. 95
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

uvex

*unverbindlich empfohlener Verkaufspreis inkl. Mwst. ... Erhältlich bei Ihrem Fachhändler.

Dragons MC Berlin



nicht, ob sich sein HD-Service vor den Toren der Stadt auch wirklich lohnt, weil er die meiste Kohle in seinen Dragster steckt – ein kostspieliges Hobby, mit dem hierzulande freilich noch nichts zu verdienen ist. Aber Dragster stehen bei den Dragons hoch im Kurs. „Schneller machen", das ist Ackas Leidenschaft. Unterstützt wird er dabei von seinem Spezialisten Andy, natürlich auch ein Dragon. Der bohrt liebend gern mit aufwendigen Apparaturen in Zylinderköpfen rum. Sieht aus wie beim Zahnarzt. „Ist auch so", lacht er, „nur die Löcher sind größer!" Selbst Lachgas verabreicht er manchmal.

Doch auch an den Dragons nagt der Zahn der Zeit. Da klagt Franky, wie die meisten schon weit über dreißig, gar allzumenschlich über den Partystreß in der Bikerszene: Die von der Sperrstunde befreiten Berliner seien im Nachtleben ja derart erprobt, daß er schon mal als erster Probleme mit der Standfestigkeit bekäme.

Peter fegt die Werkstatt aus. Bis vor kurzem war er noch „Hangaround", oder kürzer: „Hänger". Er hing eben rum bei den Dragons. Als Sympathie und Vertrauen wuchsen, machte ihm Franky das Angebot, „Prospect" zu werden. Den Beschluß hatte die ganze Mannschaft gefaßt, also mußte Peter auch vor allen antreten, um nervös und von Lampenfieber geschüttelt Rede und Antwort zu stehen.

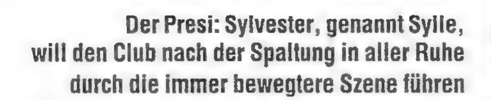
Jetzt darf er Kutte tragen. Die war früher, zu den „wilderen" Zeiten Anfang und Mitte der 70er Jahre, als man seinen Namen noch zu verteidigen hatte, ein beliebtes Beutestück für andere Clubs. Denn sie steht für alles. Nur auf Peters Kutte steht noch nicht alles: „MC Berlin" muß erst einmal genügen.

Mindestens ein Jahr wird er Prospect sein. Wenn alles klappt und alle einverstanden sind, bekommt Peter eines Tages die Taufe, nicht mehr mit Schmiere und Motoröl, aber Sekt und Whisky werden schon gehörig fließen. Dann ist er ein vollwertiger „Member", ein Mitglied, und auf seiner Kutte darf er das vollständige „Colour" der Dragons tragen.

Bei den Dragons schien alles seinen geregelten Gang zu nehmen, bis auf einmal, kurz vor Redaktionsschluß, alles anders war. Und erneut mußte die Öffnung der Mauer als Ursache des Übels herhalten: Die ehemaligen Westberliner Clubs müssen sich auf die neue Situation einstellen, und plötzlich gehen die Meinungen auseinander. Worum die Auseinandersetzung ging, darüber schweigen sich die Dragons beredt aus. Inzwischen ist Franky nicht mehr Präsident, sondern – man höre und staune – Prospect bei den Hells Angels nebenan. Auch andere Gesichter lassen sich nicht mehr mit den gewohnten Colours sehen. Der Club habe sich, wie die verbliebenen Members meinen, gesundgeschrumpft. Sylle, der neue Presi, besteht darauf, daß die Trennung sich im Guten vollzogen hätte und beteuert, daß es eine Scheidung im Guten war. „Das ist wie mit der Freundin, mit der man jahrelang sein Leben geteilt hat. Und die man gern mal wieder trifft." □



Harley-Zwang: Auch in Ackas Dragster schlägt ein Herz aus Milwaukee. Zu Anfangszeiten des Clubs durften es noch Motorräder anderer Marken sein. 1977 beschlossen die Dragons, nicht mehr unter 500 Kubik zu fahren, seit 1978 ist Harley Pflicht



Der Presi: Sylvester, genannt Sylle, will den Club nach der Spaltung in aller Ruhe durch die immer bewegtere Szene führen

Sommersmog

Fristenlösung



Foto: Archiv

Aussetzer: Motorräder dürfen bei Sommersmog fahren

Zwei Jahre Galgenfrist gibt Bundesumweltministerin Angela Merkel den Motorradfahrern noch. Danach sollen dann alle Motorräder ohne geregelten Katalysator von einem Fahrverbot bei Sommersmog betroffen sein, wie es der Gesetzentwurf der Bundesregierung schon jetzt für Autos ohne Abgasreinigung vorsieht. Ozonalarm für ein Bundesland muß ausgelöst werden, wenn drei mindestens 50 Kilometer voneinander entfernte Meßstationen eine Konzentration von mehr als 270 Mikrogramm des Reizgases pro Kubikmeter Luft ermitteln. Für SPD und Grüne liegt dieser Grenzwert zu hoch: Selbst im heißen Sommer 1994, hätte kein einziges Fahrverbot verhängt werden müssen. Die Bundesregierung muß also damit rechnen, daß ihre Vorlage, die übrigens keine Tempolimits vorsieht, den von der Opposition dominierten Bundesrat nicht ungeschoren passieren dürfte. Zumal sich elf Bundesländer bereits auf einen verschärften Entwurf geeinigt haben. Die Interessenvertretungen der Motorradfahrer täten deshalb gut daran, schon jetzt darauf hinzuarbeiten, daß der Dreiwege-Kat nicht zum Maß aller Dinge gemacht wird. Schließlich sollen auch schadstoffarme Diesel-Pkw von den Fahrverboten ausgenommen werden. Warum also nicht auch Motorräder, die auf anderem Weg als über den Kat ihre Abgase reduzieren? Daß Bonn, wie bei den Autos geschehen, hier steuerliche Vorteile gewähren muß, versteht sich von selbst.

Foto: Rilz

Die Biker- und Rocker-Szene ist auf dem Weg, zu einer Konsumgesellschaft zu verkommen – das befürchten 37 ostdeutsche Motorradclubs, die fast allesamt aus den AWO-Cliquen der DDR hervorgegangen sind. In einer gemeinsamen Erklärung stellen sie fest: „Wir brauchen keine Entwicklungshilfe." Einigen westlichen Clubs werfen die Ost-Biker vor, daß sie „versuchen, dicke Kohle zu machen und andere nur noch als zahlende Besucher akzeptieren. Werte wie Kameradschaft, Zusammenhalt und Tradition drohen den Bach hinunter zu gehen". Anlaß für diese Schelte ist die für Juli geplante Bike-Show des MC Gremium in Köthen bei Halle, an deren Rand auch eine „Presirally" stattfinden soll. Auf solchen Meetings legen die Präsidenten der Clubs fest, wer wann und wo welche Veranstaltung ausrichten darf. Doch ausgerechnet die Clubs im Osten hatte man vorher gar nicht erst gefragt. Die rufen jetzt im Gegenzug dazu auf, alle „Abzockerrallys" zu boykottieren. Weil, so heißt es in dem mit „Unser Senf" überschriebenen Aufruf, „der Kontakt der Biker untereinander auf kleinen, überschaubaren Treffen besser ist als auf Kommerzvolksfesten". *ahl*

kurz notiert

Sperrung Elmsteiner Tal

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO) prüft, ob eine Berufung gegen das negative Urteil im Fall Streckensperrung Elmsteiner Tal erfolgversprechend ist. Motorradbegeisterte Rechtsanwälte, die fit sind im Verwaltungsrecht, melden sich bitte beim Koordinierungsbüro der BAGMO, Gladbecker Straße 425, 45329 Essen, Telefon 02 01/83 53 90.

Schutzkleidungsnorm

Das leidige Thema EU-Schutzkleidungsnorm scheint vom Tisch zu sein. Lediglich Protektoren sollen als Schutzausrüstung ausgewiesen und genormt werden, nicht die gesamte Bekleidung. Die Richtlinie tritt bereits am 1. Juli 1995 in Kraft.

MOTORRAD KATALOG

Das Standardwerk der Motorrad-Branche mit allen Modellen, Gebrauchtberatung und vielen nützlichen Tips und Hinweisen, das im Januar auf den Markt kam, verkaufte sich so gut, daß sich der Verlag entschloß, den Katalog erneut in den Zeitschriften-Fachhandel zu bringen. Letzte Gelegenheit für Motorradfreunde, 15 Mark für diese „Motorrad-Bibel" zu investieren.




Christian Penner (BMW Motorrad-Finanzchef), Pankaj Munjal (Hero), Prakash Munjal (Vice Chairman Hero), Dr. Walter Hasselkus (BMW), Horst Teltschik und Helmut Niederhofer (BMW-Vorstandsmitglieder)

BMW in Indien

Heroisch

Die neue indo-germanische Freundschaft begann mit einem schlichten Fax: Pankaj Munjal, Managing Director des indischen Fahrrad- und Motorradherstellers Hero, besorgte sich bei der deutschen Botschaft in Delhi kurzerhand die Faxnummer von BMW und schlug dem Münchner Unternehmen per Fernkopierer eine Zusammenarbeit vor.

Die Früchte seiner unkonventionellen Bemühungen kann Munjal jetzt ernten: BMW und Hero unterzeichneten am 3. Mai 1995 in München einen Kooperationsvertrag. Danach wird Hero in seinem Werk bei Neu-Delhi BMW F 650-Modelle für den indischen Markt montieren. Ein Deal, den wohl auch andere indische Firmen gern gemacht hätten. Doch Munjal hatte die besten Karten.

Anderthalb Jahre wurde verhandelt, ehe BMW dem indischen Unternehmen mit einem Jahresumsatz von über 500 Millionen Mark das Jawort gab. Hero, größter Fahrradhersteller der Welt, will dieses Jahr noch 300 und 1996 und 1997 je 1000 F 650 montieren. BMW liefert alle Teile. Das Motorrad wird über gemeinsam ausgewählte Händler in Indien vertrieben.

Doch beide Seiten sind davon überzeugt, daß es dabei nicht bleiben wird. Außer der Montage von Motorrädern wünschen sich die Inder auch einen Einstieg in die Fertigung von BMW-Automobilen; doch bis es soweit ist, dürfte noch eine Menge Wasser den Ganges hinunterfließen. Horst Teltschik, früher Kanzlerberater und heute BMW-Vorstandsmitglied, gab sich zwar optimistisch: „Ich bin sicher, daß wir diese Zusammenarbeit ausbauen werden." Doch machte er dies von den Ergebnissen der jetzigen Zusammenarbeit abhängig: „Wir werden die Entwicklung sorgfältig beobachten", sagte Teltschik bei der Vertragsunterzeichnung. „Und wir wollen die F 650 in Indien erfolgreich sehen, bevor wir über Autos reden."

Ob für die F 650 die Zeit in Indien schon reif ist, wird sich weisen. Der Einzylinder-Viertakter, in Deutschland eher im Leistungsmittelfeld angesiedelt, wird auf dem indischen Markt das Motorrad mit dem größten Hubraum sein; derzeit ist das noch die Enfield 500, die auf dem technischen Stand der 50er Jahre stehengeblieben ist. Zwar wurden 1994 in Indien zwei Millionen Motorräder verkauft, doch die meisten davon mit einem Hubraum bis 150 cm³. Auch Hero machte seine Geschäfte bislang in diesem Bereich: Rund 300 000 Mopeds bis 100 cm³ setzte das Unternehmen im letzten Jahr ab und sicherte sich damit den größten Anteil auf dem indischen Motorradmarkt.

Einen wichtigen Fürsprecher freilich haben die Inder bei ihrem Deal mit BMW auf ihrer Seite: Horst Teltschik ist auch indischer Honorarkonsul und somit nach eigenen Worten verpflichtet, „nicht nur die Interessen von BMW zu vertreten, sondern auch jene des indischen Volkes". *br*


Eilige Kuh: Die BMW F 650 ist Indiens gigantischstes Bike

„BMW bekommt den ersten Bissen des Apfels"

MOTORRAD-Mitarbeiterin Eva Breutel sprach in München mit Pankaj Munjal, Managing Director der indischen Hero Group, und mit Dr. Walter Hasselkus, Leiter der Sparte Motorrad der BMW AG.

? *Welche Bedeutung hat der Kooperationsvertrag für Sie?*

Hasselkus: Wir versprechen uns etwas ganz Neues. Indien und alle anderen asiatischen Märkte boomen. BMW will dort unternehmerisch aktiv werden. In Indien wurde die Wirtschaft liberalisiert, die Zahl der großvolumigen Motorräder wird ansteigen.

Munjal: Für uns ist es eine große Ehre, mit BMW zusammenzuarbeiten. Wir wollen größer werden, aber die Aktivitäten der Firma Hero nicht zu weit streuen, also etwa in den Hotel- oder Autobahnbau einsteigen. Mit BMW bleiben wir in unserem angestammten Zwei-


Dr. Walter Hasselkus, 53, Chef der BMW-Motorradsparte

rad- und Motorenbereich, können aber mehr in die Tiefe gehen. Und wir wollen soweit kommen, daß wir eines Tages Bauteile nach Deutschland liefern können.

Heißt das, daß die F 650 bald zur Hälfte aus Indien kommen wird?

Hasselkus: Das glaube ich nun nicht. Aber wir wollen auch aus Indien Teile beziehen, die wir dann natürlich prüfen. Wenn sie qualitativ dem europäischen Standard entsprechen, spricht nichts dagegen, sie auch in unsere Produktion zu übernehmen.

Auch wenn die Stückzahlen nicht hoch sind: Hat die F 650 überhaupt Chancen in Indien? Was wird sie dort kosten?

Munjal: Den Preis haben wir bislang noch gar nicht festgelegt. Aber es stimmt schon: Die F 650 wird mit Sicherheit das exklusivste, teuerste Motorrad auf dem indischen Markt sein. Vor 1991, bevor Indien sich öffnete, hätte sie keine Chance gehabt. Doch inzwischen haben wir bessere Straßen und besseres, nämlich bleifreies Benzin. Der indische Motorradmarkt boomt, im letzten Jahr wurden 40 Prozent mehr Motorräder verkauft. BMW bekommt durch den Einstieg in Indien sozusagen den ersten Bissen des Apfels. Auch die Nachfrage nach Autos ist kräftig gestiegen.

Wem wollen Sie die F 650 denn verkaufen?

Munjal: Anwärter sind unter anderem natürlich Militär und Polizei. Allein in Uttar Pradesh, einem indischen Bundesstaat, gibt es mehr Polizisten als in ganz Deutschland. Und wir haben 22 Bundesstaaten. Da rechnen wir allein schon von staatlicher Seite mit einem ganz schönen Bedarf.

Hat Hero schon mit anderen ausländischen Partnern zusammengearbeitet?

Munjal: Ja. Honda ist bei den Motorrädern bis 100 cm³ zu 50 Prozent beteiligt; bei den kleineren Motoren bis 65 cm³ arbeiten wir auch mit Steyr-Puch.

Warum kooperieren Sie dann nicht mit Honda?

Munjal: Honda ist ein guter Massenhersteller. Aber wir wollen jetzt auch in den exklusiveren Nischenmarkt, und da ist BMW für uns ideal.

Wie soll die Zusammenarbeit mit Hero weitergehen?

Hasselkus: Der Vertrag läuft erst einmal bis Ende 1997. Das Ganze hat einen gewissen Pilotcharakter. Wenn es gut läuft, kann man zunächst Teile in Indien produzieren, sie im nächsten Schritt vielleicht nach Deutschland importieren. Und dann kann man auch über Autos reden.

Was sagt man denn bei Aprilia zu dem Vertrag mit Hero?

Hasselkus: Die freuen sich, daß die F 650 auch nach Indien kommt, denn der Vertrag wirkt sich ja auch für Aprilia positiv aus.



Pankaj Munjal, Hero Group, im Gespräch mit Eva Breutel

Auf heißen Rädern, ohne Furcht und Tadel, Hauptsache schnell!

Über den Versuch, Vernunft ohne Zeigefinger zu predigen.

Aufklärung statt Fahrverbot: Faltblatt des Verkehrsamts Kleve

Streckensperrung

Gefaltet

Hier werden aus glücklichen Frauen traurige Witwen" – so zu lesen in einem Faltblatt des Straßenverkehrsamts Kleve. Hintergrund: Auf den Landesstraßen L 361 zwischen Gaesdonk und Weeze und L 362 zwischen Kappelen und Issum passierten in den vergangenen drei Jahren 25 schwere Motorradunfälle, die, so die Behörde, auf den „ausgesprochen unfairen Fahrstil einiger Motorradfahrer" zurückzuführen seien. Um eine Sperrung dieser Strecken zu vermeiden, sucht das Verkehrsamt den Dialog mit den Bikern und bietet in Zusammenarbeit mit der Kreisverkehrswacht Kleve Sicherheitstrainings an.



Foto: Rilz

Der Kult lebt immer noch, und er hat Aussicht auf Bestand – Fazit des Simson Schwalbe-Festivals in Berlin vom 20. bis 21. Mai auf der Radrennbahn Weißensee; bezeichnenderweise das erste Simson-Meeting überhaupt, das ein Ossi organisiert hatte. Der heißt Jan Schreiner und wollte „um Gottes Willen kein Rennen". Der höhere Beistand blieb aus, und so durfte gerannt werden. Kurzstrecke: 70 Meter, Motor anlassen erst nach dem Startschuß. Jan hat dazugelernt: „Die Fans interessiert nicht, daß die Schwalbe so ein wohlgeformtes Heckteil hat. Sie lieben das Tempo." Serienmäßige zehn km/h mehr als die Konkurrenz aus dem Westen.

MOTORRAD

Europas größter Motorrad-Markt für Motorräder, Ersatzteile und Zubehör



MARKT

AME

Chopper H.-D. 1340 ST 800 E, 8000 km, Bj. 87, perlm.-weiß, DM 32.000,-, Rarität H.-D. XR 1000, 3000 km, Bj. 83, DM 20.000,-. Tel. CH-0041/64711093, Fax CH-0041/64244974

Verk. VF 750 C-AME, Bj. 82, DM 4300,-, od. in Teilen, z. B.: Gabel, DM 1300,-, vorverl., 350,- usw. Fa. Ott, Tel. 09604/1850 H

Aprilia



Aprilia 250 RS, neu, schwarz, 12.800,-. Tel. 06224/74548

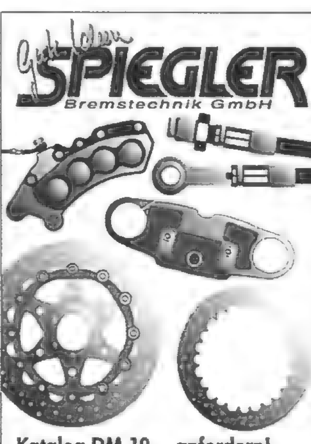


AF 1, Bj. 90, Motor u. Rahmen, je DM 1000,-. Tel. 05132/57307

Beilagenhinweis:
Ein Teil dieser Ausgabe enthält Beilagen folgender Firmen: Detlef Louis, Motorrad-Vertriebsges. mbH, Hamburg und Motor-Presse, Stuttgart.



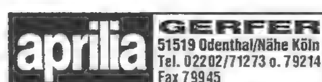
Extrema, kompl. ohne Motor zu verkaufen. Tel. 06504/8100



RS 125 Extrema, Bj. 94, unzugel., 33 PS, 2650 km, neuwert. zu verk. Backs, Tel. 02156/599219 abends, 0203/4298410 tags.



aprilia
Motorrad Lust
Bonner Wall 124
Tel. 0221/3404343
Fax 0221/343302
RS 250: sofort lieferbar



aprilia
bimota
KTM
CAGIVA
DUCATI
PARI-MOTO
EXKLUSIVE MOTORRÄDER
aprilia Ersatzteilexpress! Neu · gebraucht

Zentrale:	Filiale:
Günteroderstr. 29	Bahnhofstr. 43
35649 Bischoffen	35390 Gießen
Tel. 06444/8393	Tel. 0641/791511
Fax 06444/6236	Fax 0641/791511

Benelli

Benelli 750 SEI, ele., orig. rot, 6-6, DM 6800,-. Tel. 04407/20945 H

Benelli 500 Quattro, Bj. 77, VB 5000,-. Tel. 06893/6826-3053

Auspuffanlagen 750 und 900 SEI, verchromt, Original, neu, verkauft. Tel. 07453/8938, Fax 8939

900 SEI, 87, 18000 km, absolut erstklassig, Teile, Literatur, Extras, VB 7900,-. Tel. 040/7357539

354 Sport, neu, 0 km. 07721/7104 H

Bimota

Bimota KB2 Laser TT, nur 27 Exempl., KB 1, neu. Tel. I- 0039/522982381

db1-Teile, VS. Tel. 08131/94492

Bimota SB 6, neuwertig, werksüberholt, Bj. 94, DM 28.900,-. Tel. 09392/929912

Supermono, 95, sofort lieferbar, DM 14.900,-. Tel. 08335/8014 H

YB 8 Evo, 5.94, 1500 km, wie neu, VB DM 23.000,- DM. Telefon 02452/24443, bis 17 Uhr



Die allerneusten bimota Informationen, Programmprospekte, Gebrauchtlisten etc. direkt vom Generalimporteur anfordern: Reinhold Kraft GmbH · Kemptener Str. 54/1 D-88299 Leutkirch · Tel.: (0 75 61) 82 65 - 0

db2, 7000 km, 17.500,-. 07721/7104 H

SB 6, 7.94, Mod. 95, neuw., 7000 km, 164 PS, VB 25.900,-. 0201/538475

Bimota YB 9, neu, DM 19.500,-, Ducati 888 SP 4, 12000 km, Bj. 92, VB 18.500,-. Tel. 09861/7812

YB 10 Biposto, 3.94, 5600 km, 1a, Z1, DM 29.500,-. Tel. 02151/797579

db2, 3.95, neuw-. VB 19.700,- DM. Tel. 02736/3266, ab 18 Uhr

YB 8-10, 94, unfallbeschädigt, kompl. od. i. T. 07423/6876 H

Kaufe deine TRAUM-BIMOTA für einen traumhaften Preis
881 17.500 DM · YB 9 23.500 DM · SB 7 30.700 DM
Telefon/Fax 069/519131 oder 0172/6828015

YB 6 Exup, 4600 km, 1. Hd., 06835/7360

db2, DM 20.900,-. Tel. 08335/8014 H

YB 9, EZ 95, DM 16.900,-. 06175/459

Gebr. Bimota SB 6, db2 SR, YB 9 SR Dieci. KBM, 05254/66837 H

YB 9 SR, EZ 9.94, keine Graue, TX 15/25, Termignoni, WP, top abgest. Motor, sehr schnell, viel Zub., Inz. Duc. 900 SL mögl. Tel. 07243/69859

BMW

Federbein für K 1100 RS, neu, DM 400,-. Tel. 09482/3248

Bleifrei-Umrüstung. Tel. 02622/83686 H

IHR TEAM DER B M W A G
IM RHEIN-NECKAR-RAUM
B M W NIEDERLASSUNG MANNHEIM
MOTORRADZENTRUM, INSELSTRASSE 2
TELEFON (06 21) 83 57 460

BMW R 100 GS P.-D., flashgrün, EZ 5.94, 2600 km, Vollausstattung inkl. Koffer, DM 16.700,-. Tel. 06261/62001 H

BMW R 1100 RS, rot, EZ 5.94, 1. Hd., 6500 km, FID, g. Kat., ABS, Ergo, Koffer, Rucksack, VB 19.500,- DM. Tel. 07261/91900 od. 06198/592524

K 100-Teile, Niedrigsitzbank u. Windschild, 350,- bzw. 200,- DM. Tel. 0931/4571075 od. 708066

K 100 RS, 16V, EZ 4.90, 49000 km, TÜV neu, a. Extr., 13.500,-. 05171/590041



Sturzbügel

Wunderlich
Motor • Rat • Technik

BMW R 100 RT, 11500 km, VB 12.500,-. Tel. 06232/26187

In Teilen: R 90 S, R 100 RS, R 45 , R 65/81, R 65/87, K 100 RS. T. 04558/620 Fax 1252 H

SEITENWAGEN und ERSATZTEILE für alle BMWs bis Baujahr 1969
Motorrad Stemler GmbH
Telefon 0 21 91 / 5 30 67

R 1100 GS, 10.94, 1700 km. 08374/1880

Ankauf von Unfällen
komme mit „Barem" + hole ab
Gebrauchtteileversand
Heinemann GmbH · 02833/2417 H

K 100 RS, 16 V, EZ 90, TÜV neu, ABS, Koffer, 23000 km, Reifen neu, VB 16.000,-. Tel. 0172/3693221

R 100 CS, Bj. 81, neu aufgebaut, TÜV 97, rot, handliniert, Kosten belegt, für Liebhaber. Tel. 09131/45912

K 75 C, Bj. 85, 52000 km, Reifen neu, s. gepfl., VB 6200,-. 05221/31840

K 1100 RS, rot, Bj. 10.93, Mod. 94, 11000 km, Topzust., DM 19.900,-. Tel. 02151/316001 u. 0171/5415491

K 100 RS, Unfall, 3300,-. 02859/1455 H

K1 Ultima, neu, keine Zul., Vollausst., Pr. VS; **K1,** schw., Bj. 93, 23000 km, Mot. u. Getr. 7000 km, Vollausst., VB 16.500,-. Tel. 07272/4494

BMW R 100 GS P.-D., flashgrün, EZ 4.93, 3000 km, DM 14.300,-. Telefon 06261/62001 H



Neu in Merzig/im Saarland
Zweiradtechnik Arimond GmbH
BMW-Vertragshändler
Gewerbegebiet Siebend, 06861/1848

BMW K 1100 RS, mysticrot-met., EZ 3.94, 5500 km, ABS, Kofferhalter, Gepäckbrücke, DM 21.900,-. 06261/62001H

K 75, EZ 3.91, rot, 30000 km, 3-Speichen-Räder, Koffer, Topc., Tankrucks., WP, Orig.t. vorh., VB 9700,-. Tel. 09293/341

Super Angebote!
Motorrad-Vertragshändler
WITTEK GmbH
BERG.-GLADBACH
bei Köln
☎ 0 22 02/5 20 10

K 1100 LT, 9.93, Mod. 94, 13000 km, Zub. ABS, VB 20.500,-. 0234/538799

Verk. K 100 RT-Unf., kpl. od. in Teilen. Fa. Ott, Tel. 09604/1850 H

R 1100 RS, ABS, rot, Träger, Uhr, 7500 km, FP 16.500,-. Tel. 0421/562649

R 100 GS P.-D., EZ 5.94, 2200 km, rot-weiß, DM 14.600,-. Tel. 08075/1609, Wochendende

Neu- und Gebrauchtteile
von Boxer- und K-Modellen
z.B. Rahmen mit Brief, Motoren, Getriebe, Gabeln, Räder, Kleinteile usw.
Schnellversand täglich
J. BUCHNER Schönbüblerstraße 12
84180 Kronwieden b. Dingolfing
Telefon 08731/6110 oder 4987
Telefax 08731/40083

K 75, 16000 km, Zub., VS. 06728/754

1100 GS, Bj. 7.94, 8000 km, Koffer, ABS, Kat, VB 18.000,-. 07461/2421

K 1100 LT, 2.93, 48000 km, ABS, Extras, FP 14.900,-; K 75 S, 88, 27000 km, schwarz, 9500,-. Tel./Fax 07404/7442, ab 17 Uhr H



Ihr Vertragshändler im Nordschwarzwald
Motorrad-Schwizler GmbH
72293 Glatten bei Freudenstadt
Telefon 07443/3520

R 100 R, EZ 92, classicschw., 7000 km, VB 11.900,-. Tel. 069/7893985

R 1100 RS, 1. Hd., 11.93, 11500 km, rot, ABS, Kat, WP-Fahrwerk, Wüdo-Lenker u. Sportcase 180/17 Hi.rad, 98 PS, aus gesundheitlichen Gründen, VB 18.500,- DM. Tel. 02052/6534

BMW K 100/4V Antriebsstrang kpl. (Motor, Getr., Lima), Kabelbaum, Motronic, Zündung, 22000 km, kpl. mit Einbau, DM 5700,-. Tel. 069/521626, Mo.-Fr. 8-18 h H

10x RT-Verkleidungen, kompl. ab DM 800,-. Kornhas, 0721/592025 H

Boxer-Shop
BMW-Gebrauchtteile von /5 – K1
Motoren- und Getriebeinstandsetzung,
Bleifrei-Umrüstung/Fahrwerkbau/Zubehör
Suche Unfall- u. Defektmotorräder + Teile
Tel. 0 21 51/47 79 32 · Fax 47 78 36 H

R 100 R, R 100 GS, K 100 RS, Rahmen mit Brief. Tel. 02151/477932 H

Suche K 1100 LT, bis ca. 14.000,-. Tel. 04846/1870, ab 18 Uhr

BMW R 100 RT, Bj. 5.81, 91000 km, Extras, Topzust., 5800,-. 07387/685

MOTORRAD MARKT
Für 930.000 Leser

laut AWA 94

Telefonische Anzeigen-Annahme zum Nulltarif



01 30/81 80 10 Von Montag bis Donnerstag 8.00 - 17.00 Uhr und Freitag 8.00 - 16.00 Uhr können Sie Ihren Anzeigentext telefonisch aufgeben. (Zum Anzeigenschluß eine Stunde länger.)

Kein Erfolg – kostenlose Wiederholung

Für den Fall, daß Ihre erste Anzeige nicht den gewünschten Erfolg bringt, ist eine Anzeigenwiederholung in MOTORRAD (kleinere Textänderungen wie z. B. der Preis sind erlaubt) im Preis eingeschlossen. Wiederholungen werden nur innerhalb von 2 Monaten nach Erscheinen der ersten Anzeige vorgenommen. Eine kurze Mitteilung oder Anruf genügt. (Gilt nur für Privatanzeigen.)

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an: Motor-Presse Verlag, MOTORRAD-MARKT, D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume)

1 Zeile = 3 mm 2 Zeilen = 6 mm 3 Zeilen = 8 mm 4 Zeilen = 10 mm 5 Zeilen = 12 mm

3 mm

6 mm

8 mm

10 mm

12 mm

Bitte veröffentlichen Sie den Text ____ mal ab der nächsterreichbaren Ausgabe.

Und zwar in der Rubrik ____

❑ als Privatanzeige ❑ gewerbliche Anzeige ❑ unter Chiffre (zzgl. DM 20,–)

❑ mit Foto (zzgl. DM 50,– bitte unbedingt Namen und Adresse auf der Rückseite vermerken)

MRD 13/95

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination	Millimeter-Preise für Fließsatzanzeigen privat je mm DM	gewerblich je mm DM zuzügl. Mwst.
❑	MOTORRAD	6,70	9,–
❑	MOTORRAD PS	8,30	13,50
❑	MOTORRAD CLASSIC	7,70	11,90
❑	MOTORRAD MOTOR SPORT aktuell	8,90	12,50
❑	MOTORRAD PS CLASSIC	9,30	16,40

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar zu.

❑ MOTORRAD DM 6,– ❑ PS DM 5,50 ❑ MOTORRAD CLASSIC DM 9,– ❑ MOTORSPORT aktuell DM 2,80

Ich bin Abonnent von: ❑ MOTORRAD ❑ PS ❑ MOTORRAD CLASSIC ❑ MOTORSPORT aktuell

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____

Bankleitzahl ____ bei der ____ ab.

Name, Firma	Vorname (ausgeschrieben)
Straße, Nr. (kein Postfach)	PLZ/Ort
Telefon inkl. Vorwahl Fax	Datum, Rechtsverbindl. Unterschrift

So geben Sie Ihre Anzeige auf:



01 30/81 80 10



07 11/1 82-13 49

Faxaufträge am Anzeigenschluß nur bis 16 Uhr!



✱34200#



Coupon ausfüllen, und einsenden

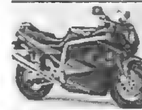
Wir bringen Ihre Anzeige auf Wunsch auch mit Foto!

Beispiel:

GSX 1100 R, Bj. 90, schw.-silb.-pink, 22.000 km, UPS-Gabel, Michelin HI-Sport-Bereifung, Höcker, 2x Devil, 1x Serie, techn., opt. Bestzustand., VB 13.200,-. Tel. 00000/00000

12mm

Die gleiche Anzeige mit Foto kostet lediglich DM 50,– mehr. (Gilt nur für Privatanzeigen.)



GSX-R 1000, Bj. 90, schw.-silb.-pink, 22.000 km, UPS-Gabel, Michelin HI-Sport-Bereifung, Höcker, 2x Devil, 1x Serie, techn., opt. Bestzustand., VB 13.200,-. Tel. 00000/00000

Anzeigen-Annahmeschluß für Fließsatzanzeigen

Texteingang bis zum	Erste Veröffentlichung am
Montag **26.06.95**	08.07.95 in MOTORRAD
Montag **10.07.95**	22.07.95 in MOTORRAD
Montag **24.07.95**	05.08.95 in MOTORRAD

In den Kombinationen in den nächsterreichbaren Ausgaben von PS, MOTORRAD CLASSIC bzw. MOTORSPORT aktuell.

POLYWEL Windschutzscheiben mit TÜV
BMW • HONDA • KAWASAKI • SUZUKI • YAMAHA
Telefon: 040-2507136 • Fax 040-2502832
Import: Paaschburg & Wunderlich, Eiffestraße 418, 20537 Hamburg

BMW

R 100 R Classic, Bj. 95, 0 km, nicht zugel. 15.600,-. Tel. 04343/9866

REPARATURBÜCHER f. BMW
Werkstatthandbücher, Betriebsanleitungen, Ersatzteilkataloge.
Telefon 06353/2020 - Fax 06353/8306
VERLAG SCHOBER

R 75/6, EZ 3.75, 57000 km, ohne Hauptuntersuchung, inkl. Zubehör u. Bekleidung, DM 6200,-. Tel. 06446/1268



K 1100 LT SM, alle Extras, wegen Berufsumzug/USA, LT 5-6/95, DM 26.350,-, eilt. Tel. 069/584201



Unf.-R 100 GS, EZ 91, Rahm. u. Standrohre def., 6400,-. 04131/187746

R 75/6,
Bj. 75, grün-met., Doppelscheibe., 77000 km, TÜV 8.95, 88-91 stillgelegt, DM 4000,-. Tel. 07041/44705

R 100 GS/P.-D., EZ 7.93, 15000 km, Kompl.ausst. zzgl. Topcase, Alarm u. Uhr, NP 19.000,-, 14.500,-. 0931/415250

MOTORÜBERHOLUNG
– 1 Jahr Garantie –
Tuning/Bleifreiumrüstung
MOTOREN ISRAEL
Telefon 02620/8800 · Fax 2799

K 1100 LT, EZ 5.92, 15000 km, Radio, ABS, Kat, Heizgr., Sturzbügel, rot, VB 19.500,-. Tel. 0211/316784

R 80, 17000 km, 7.90, Uni 4, Radio, Koffer, div. Extras, rot, Bestzust., 9500,-. Tel. 05371/51997



Sofort zugreifen: Schalldämpfer für BMW K75 – rund in Nirosta. Als Neuteil zu verkaufen für 674,- DM – kerniger Sound – viel besser als Originalteil mit EG-ABE ist garantiert. Anrufen oder faxen: 0521/324252

R 100 RS-Rahmen u. Verkleidung, Preis VS. Tel. 089/842318

Motor f. R 26/27, 250 ccm. 05261/15327

K 1100 LT, Bj. 4.93, Kat, ABS etc., Vollausstattung, TÜV 4.97, 17000 km, VB 21.000,-. Tel. 06128/42444

K 1100 RS, a. Extras, Kat, Bj. 4.93, 20000 km, VB 18.800,-. 06120/6205

R 1100 GS, 3.95, ABS, FID, Koffer, Heizgr., 3500 km, VB 18.500,-. 08104/61169

K 100 RT, Bj. 85, 1. Hd., 69000 km, Zub., DM 7900,-. Tel. 0421/232481

BMW R 45, neuw. Zustand, für nur DM 3900,-. G. Busch. Tel. 06308/7059, Anlieferung möglich H

K 1100 RS, 18000 km, EZ 6.93, ABS, heizb. Griffe usw., VB 17.900,-. Tel. 08177/304 od. 08151/13801

MERTINKE über 40 Jahre
ALLE BOXER UND F650 NOCHMALS EINGETROFFEN!
ALLE MODELLE AUCH MIT 25 KW (34 PS) LIEFERBAR!
Einziger BMW-Exklusivhändler der Mainmetropole
Mark-Aurel-Straße 7 · 60439 Frankfurt-Heddernheim (2 Minuten vom Nordwestzentrum)
Telefon 069/582783
persönlich · professionell

Rep.-Bücher, Elekt.-Schaltpläne, Ersatzteilkat. alle BMW K, R 1100 RS/GS und F 650. Tel. NL-0031/34452595 H

F 650, nicht zugelassen, 300 km, rot, DM 9900,-. Tel. 02941/21856

R 100 GS, 6.91, Pr. VS. 07327/751

K 1100 LT, Bj. 92, 21000 km, alle Extras außer Kat, 17.900,-. 07031/879317

Rahmen mit Brief: R 100 R, R 100 GS, R 1100 GS, K 1100 RS, E-Teile. 02772/41428 H

R 65, Extras, 4900,-. 030/2814578

Suche F 650, weiß. Tel. 0221/855521

BMW-TEILE-VERSAND

GABEL-Tragfedern R- u. K-Modelle, Satz	119.- DM
KONI-FEDERBEINE, Satz = 2 Stck.	329.- DM
KONI-ZENTRALFEDERBEIN K u. R ab	679.- DM
LIMA-LÄUFER im Tausch	149.- DM
Elektronische Zündanlage, Einbausatz	299.- DM

Einfach tel. bestellen!
Katalog gegen 4.- DM bei: MOTORRAD KLOTZ & WINTER
Dotzheimer Straße 122 · D-65197 Wiesbaden
Tel. 0611/444276 · Fax 0611/444536

Suche F 650.



11x R 80 RT, Bj. 86-89, sehr günstig, ab DM 3500,-, massenhaft Gebrauchtteile. Kornhas, 0721/592025 H

Sonderangebote für Kenner, R 100 RS, rot, 8.81, Kompl.ausst., wie neu, nur 2500 km, DM 12.000,-. 0241/403666 H

Mike Corbin Sitzbänke



Su. BMW-Helm, Syst. No. 2, neu od. neuwertig, Gr. 54-57. 05204/4775

BMW Paris-Dakar, rot-weiß, Bj. 90, 17800 km, TÜV 3.96, 1a Zustand, Heizgr., Kickst., 1. Hand, Preis DM 10.500,-. Tel. 030/7736286

Seit EH und JE gebrauchte BMW Motorräder · Beiwagen · Gespanne An- + Verkauf
KOCH MOTORRAD GMBH · EXPORT – IMPORT
Schlagdstr. 31-33 · D-37281 Wanfried bei Eschwege
☎ 05655/8051 · Fax 05655/8622

K 1100 RS, EZ 1.95, 7000 km, mar.rot, Kat, H.griffe, ABS, n. Reifen, lg. 5. Gang, wg. Nachwuchs, VB 22.900,- DM. Tel. 02541/3521

R 50/5, VB 6400,-. Tel. 030/4932424

R 80 GS, 9.92, nur 14000 km, 17 Mon. zugel., 1a Zust., Orig.-Koffer, Extras, FP 10.950,-. T. 0171/3635321

Einzelstück! Fallert-BMW, BoT-Replica mit Rollenstößelrennmotor, 1108 ccm, Sportgetriebe mit Magnesiumgehäuse, hochgelegtem Motor, Alu-Sporttank, Sportverkleidung mit Doppelscheinwerfer, Spezial V.-Gabel, Paralever hi., mit Straßenzul., DM 45.000,-. Tel. 07841/290533, W. Fallert H

F 650, 7.94, 1800 km, rot, Kat, neuw., VB 10.400,-. Tel. 06192/24537

K 75, neu, blau, kpl., Tourenausst., Koffer, Tr., DM 15.600,-. 05405/4603

BMW-ERSATZTEILLAGER
R 25-27 · R 51/2-67 · R 50-69 S
Motorrad Stemler GmbH
02191/53067

R 100 R, EZ 5.92, 19000 km, 1. Hand, unfallfr., Doppelscheibe, Koffer etc., DM 13.000,-. Tel. 06841/67826

Su. R 1100 RS-Teile. 0911/884224

Auspufftopf f. 80 G/S, neu, DM 99,-. Tel. 08121/46575

R 100 GS, 3.91, 14000 km, rot, Extras. VB 11.200,-. Tel. 08151/72052

R 100 R, EZ 4.93, 5100 km, SLS. Dopp.scheibe, Windschild, Koffer, Heizgriffe, VB 13.800,-. Tel. 07973/347

R 80 RT, VB 7200,-. 030/2814578

Seit über 20 Jahren, schnell, präzise!
Bei Termin alle Arbeiten 1-Tag-Service
BMW-Rahmen-Reparatur
mit schriftlicher Werksnormgarantie
von R 25 bis K-Modelle
Preise DM 160,– bis DM 220,–
BMW Hi.- u. Vo.-Schwingen, Gabeln, Heckteile, Speichen- u. Alu-Räder richten. Keine Universalbank, für jeden Typ eigene Richtbank. Rahmen unverpackt per Post senden.
BMW-AUSPUFFGEWINDE-REP.
alle Typen je DM 68,–
BMW 5-GANG-GETRIEBE
mit Garantie, Typ bis und nach Bj. '81 ohne, mit Kick DM 920,–/980,–
MOTORRAD LAMERS
82178 Puchheim/Bahnhof (bei München)
Münchner Str. 1c · Telefon 089/8002582

BMW-Motor für BMW K 75, 0 km, neu, VB 2300,-. Tel. 06641/1277

Suche Unfall, defekt. 07485/1308 H

Vk. BMW R 1100 R, Bj. 1.95, 2500 km, ABS, Uhr, Drzm., Heizgr., VB 17.300,-. Tel. 05421/4980



K1, blau, 4.90, ABS, wie neu, nur 1250 km, DM 16.000,-. Tel. 0241/403666 H

PVM PVM PVM PVM PVM PVM PVM

Neu!

Jetzt mit Tüv

für BMW K100 RS / K 1100 RS
K1
R 850 R / R 1100 R
R1100 RS

vorne: 3,5 x 17" hinten: 5,5 x 17"

Fordern Sie unseren aktuellen Katalog an! (Schutzgebühr 5 DM)



Leichtmetallräder - Bremsanlagen
68177 Mannheim - Postfach 24 07 42
Tel.: 06 21 / 85 52 02 - Fax: 85 89 41

Aktuelle Motorrad-Sportergebnisse
0190-270060
per ☎ nur DM 0,23/12 Sekunden.
Ein Service von Legion und MOTORRAD
MOTORRAD SPORT-LINE



BMW

Verkaufe BMW R 100 RT Classic, Bj. 94, EZ 12.94, 2000 km, VB 17.200,-. Tel. 0391/57390

K 75 RT, erstkl. Zust., Mod. 92, 20000 km, rot, BMW-Koffer, weit. Zub., DM 11.800,-. Tel. 0711/796239

Sitzen Sie zu hoch auf Ihrem Motorrad?
Wir lösen Ihr Problem durch Abpolstern. Freie Farbwahl (Leder/Kunstleder) bei Neubezug. Umpolsterungen für alle Fabrikate und Spezialumbauten/Chopper.
PETRI　Waldhauserstraße 34/1, 72459 Albstadt-Laufen, Tel. 07435/1389 · Fax 1766
Farbprospekt gegen DM 2,– Rückporto anfordern

Krauser MKM 1000, 18000 km, Zust. 1, Pr. VS. Tel. 02330/72650

BMW in AUGSBURG
ganz für Sie!
Klostermair
Auto · Motorrad
Stätzlinger Str. 66, Tel.: 0821-791011

80 GS, gelb/schwarz, Extras, neu, o. Zul., DM 15.900,-. Tel. 069/653368

K 100 RT, Bj. 86, 2 neue Koffer, 40000 km, DM 9900,-. Tel. 0221/518227

Kurt Rösner　P.-Ehrlich-Str. 18, 63322 Rödermark
Telefon 0 60 74/9 80 10
BMW-Teileservice · Umbauten · Reparaturen · Tuning · Restauration · Sand- + Glasstrahlarbeiten · Komplette BMW-Fahrzeuge
Suche Unfall + Defekt

BMW R 100 R, classicschwarz-met., EZ 3.92, 16200 km, DM 12.500,-. Telefon 06261/62001　H

R 60/5, mit 75/7 Motor, ca. 36000 km, EZ 73, VB 5200,-. Tel. 0209/5980096

K 1100 RS, EZ 1.95, 3000 km, mysticrot, Vollausst., Topcase u. Kofferset, VB 23.800,-. Tel. 02151/798808

Die letzten neuen Klassiker:
R 80 R türkis, **R 80 RT** classicschwarz,
R 100 R türkis, **R 100 R** Classic-avusschwarz,
R 100 R Mystic, **R 100 GS/PD** Classic-avusschwarz,
R 100 RT Classic-Modell, **K 75** rot,
K 75 RT astralblau, mysticrot, seidenblau
K 1 seidenblau
Alle Maschinen neu sofort lieferbar
Rösch + Maurer GmbH • BMW-Händler
Rudolf-Diesel-Straße 2 • 91522 Ansbach
Tel. 0981/97 00 10 • Fax 9 70 01 78

BMW R 100 RS (Speiche), EZ 3.78, orig. 4000 km, Topzustand, an Liebhaber, TÜV neu, FP 11.500,-. Tel. 04108/8549, ab 16 Uhr



K 75, 3.89, schw., 22000 km, Scheibe, Orig., Koffer + Tankr., supergepfl., 9800,-. Tel. 0161/2625592

...ob Motorräder oder Teile wir haben alles ab /5
J. Siebenrock
Tel. 07 11/6 87 19 84 · Fax 6 87 19 29

F 650, 1.95, 200 km, m. Zubehör, DM 10.800,-. Tel. 06206/53261

Su. el. Scheibe. Tel. 06641/61307

Sondermodell BMW R 100 S, silberblau, Bj. 80, lim. Stückz. 500, VB 6700,-. Tel. 040/249014, 240353

R 100 ES P.-D., 93/97, 6600 km, schwarz/grün, Extras, 13.400,-. Tel. 0221/746222. Köln

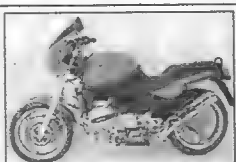
Die Adresse für BMW-Fahrer
Hersteller der Heinrich-Tanks. Verkleidungen, Bein- und Fußschützer. Alles problemlos, da mit TÜV. Alle Teile für BMW Motorräder ab Bj. 50, großes Oldtimerprogramm. Fast 5 Scheiben für S/CS + RS. KRAUSER Artikel, White Power. Preiswerte Auspuffanlagen mit TÜV, Edelstahlauspuffanlagen, HARRO, Cockpitverkl. für R 45/65, R80, /6, /7.
Katalog gegen 5,– DM in Briefmarken!
65510 Idstein, Schützenhausstraße 11a, Tel. 0 61 26/41 77 + 7 08 64 – Fax 38 51　Theofried Jeckel

R 100 R, Bj. 3.93, türkis, Koffer, 15000 km, VB 11.800,-. 07173/12962





Chromradblende f. R 80-100 R o. GS + R 850 R o. 1100 R o. GS, Fa. DU-GA, Neuweg 25, 79365 Rheinhausen, Tel./ Fax 07643/40563, EZ angeben　H



Honda CB 750/1000, NTV, Hawk • Kawasaki Zephyr 750/1100/550 • Suzuki VX 800 • BMW R 80 R/100 R/Mystic • Ducati Monster • Neu: BMW R 850/1100 R
P&W MOTORSPORT　Kreuzstraße 28 · 49124 Georgsmarienhütte-Holzhausen · Tel. 05401/31517 · Fax 34201

BMW 650 LS, 50 PS, Bj. 83, Vollausst., Koffer, 20000 km, Bestzust., zu verk., VB 6200,-. 07173/4250 od. 5620

BSA

B 40, EZ 6.62, 500 mls, silber, 4200,-. Tel. 04242/1092　H

Lampe und Schutzblech vorne für 69er Firebird Scrambler ges. 06165/1003

Bultaco

BULTACO-ERSATZTEILE-SERVICE
H. Pfahler · Kfz-Teile · 79312 Emmendingen
Versand, auch Ausland + Händler per Post NN, Bankeinzug, VISA
Telefon 0 76 41/4 25 25 · Fax 5 34 88

Cagiva

Cagiva Mito Evo, neu, sofort, DM 8500,-. Tel. 08105/4243 od. 24321　H

Elefant 900 i.e. GT, 7.92, 15500 km, VB 12.500,-. Tel. 0911/7907279

Cagiva 900 i.e. GT, 8.91. 08252/1587

Cagiva Evo 125, 26000 km, EZ 7.95, VB 7990,-. Tel. 06392/2626

Elefant 900 i.e., 22000 km, gen.überholt, Bj. 91, TÜV 96, VB 11.000,-. Tel. 0221/4995209

Lucky Explorer 900 i.e., 2.91, m. Zub., 9500,-. Tel. 09721/804644

Chopper



Mechanische Werkstatt, Sonderzubehör für Chopper



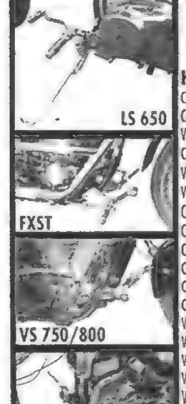

Highway Hawk Generalimporteur Deutschland



Gebietsvertretung Großhandel Einzelhandel



VORVERLEGTE FUSSRASTENANLAGEN • LENKER • LENKERHALTER • GABELKITS • STOSSDÄMPFER BREMSLEITUNGEN • SITZBÄNKE • CHROMZUBEHÖR ... UND VIELES MEHR.



Vorverlegte Fußrastenanlagen

2 Jahre Chromgarantie, spielfreie Gelenke mit Schmiernippel, alle Hebel mit Schmiernippel.

HONDA:		HARLEY:		YAMAHA:	
CM 400 T	670,00	XL 79-81	690,00	SR 500	670,00
CB 500/550	690,00	XL 82-83	690,00	XV 535	670,00
VT 500 C	670,00	XL 84 (1100)	690,00	XS 650	670,00
CX 500	720,00	XL 84 kurz 1100	690,00	XS 650 SE	670,00
VT 600	670,00	EVO XL - 4 Gang	690,00	XV 750/1000	670,00
VT 600 Platten	670,00	XL 4-Gang kurz	690,00	XV 1000 TR 1	720,00
CB 650 C	690,00	EVO XL - 5 Gang	690,00	XV 750-1100V	670,00
CB 750 K1-K6	720,00	XL 5 Gang kurz	690,00	**KAWASAKI:**	
CB 750 K 7	720,00	FXE	690,00	Z 440 LTD	670,00
CB 750 F 1	720,00	FXR	690,00	Z 450 LTD	690,00
CB 750 C	690,00	FXST	690,00	EN 500	670,00
CB 750 KZ	720,00	FXST kurz	690,00	Z 550 LTD	670,00
VF 750 C	670,00	Dyna Glide	690,00	ZL 600	720,00
VF 750 C ab 93	690,00			Z 650 SR	690,00
VT 1100 C	690,00	**SUZUKI:**		Z 750 LTD/2	690,00
VT 750	720,00	LS 650	670,00	Z 750 LTD/4	690,00
VF 1100	670,00	VS 750	670,00	VN 750	670,00
		VS 800	670,00	Z 1000 LTD	720,00
		VS 1400	790,00	ZL 1000	720,00
				VN 1500	670,00

HÄNDLER-PREISE AUF ANFRAGE

TÄGLICH VERSAND! WENN ANDERE NICHT LIEFERN KÖNNEN - FRAGEN SIE UNS!





SITZBÄNKE
lieferbar für alle Japaner und Harley ab 289,- DM

LENKER
lieferbar für alle Japaner und Harley ab 79,-





Groß- und Einzelhandel für Motorräder und Zubehör
Rosmarienweg 7 • 32657 Lemgo
Tel. 0 52 61/7 15 75 • Fax 0 52 61/7 26 34 • Di. - Fr.: 9 - 18, Sa. 10 - 13 Uhr. • Mo. geschlossen.

Gebietsvertretungen mit Montageservice:
13086 Berlin, MOTORRAD CENTER WEISSENSEE, Streustr. 102, Tel. + Fax 0 30/ 9 65 18 71
27432 Bremervörde, DIDI'S Motorrad Center, Gewerbering 10, Tel. 04761/71190, Fax 71374
64711 Erbach, GERHARD'S BIKER SHOP, Obere Marktstr. 53, Tel. 0 60 62/ 49 20, Fax 48 42
80337 München, MOTORLAND, Thalkirchener Str. 66, Tel. 089/53 77 00, Fax 53 30 07

Spezialkataloge für
SHADOW 10,00
VULCAN 10,00
INTRUDER 10,00
VIRAGO 10,00
und von
BURCHARD 10,00
AME 25,00
anfordern! (Vorkasse)









Auspuffanlagen mit sattem Sound + cooler Optik, auch mit ABE. MGH, die Auspuffprofis, Telefon 0521/451613, 0521/452449, Fax 452721 H

VT 600, 6.93, AME-Umbau, alles eingetr., 6000 km, TÜV neu, v. Extras, Sommerfzg., VB 11.200,-. 02234/81428





AME Düsseldorf • ☎ (0211) 9047392 • Teileorder Hotline Nr. (0211) 653934 • FAX (0211) 654015 • Oberrather Str. 39 • **AME**-D'dorf

Bitte fordern Sie den mit vielen Neuheiten versehenen neuesten AME-Katalog an (25,- + Porto) • 7 Tage in der Woche • 24 Stunden am Tag • Expreß-Versand

Chopper



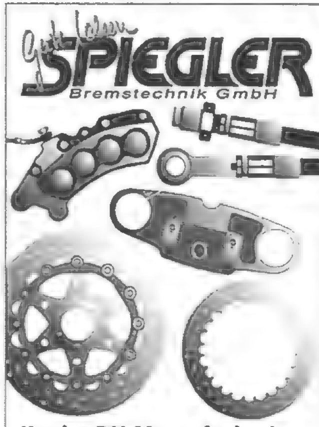
Ducati

750 F1, Bj. 88, VB 14.500,-. Tel. 02821/92534

600 Monster, Bj. 7.94, rot, 1700 km, wie neu, DM 11.300,-. 07072/2412

Suche Unfall-Ducati ab Bj. 91. Tel. 07422/8631, ab 18 Uhr

900 SS, 95, Voll- u. Halbschale, 900 Monster, 95, rot/schwarz, sof. lieferb. Tel. 08335/8014, Fax 1777 H



Ducati 851 SP3, EZ 5.92, TÜV 6.96, 20000 km, scheckheftgepfl., neuer KD, Topzust., Termignoni eingetragen, starker Motor, 18.900,-. Tel. 07143/18011 od. 26883 H

Monster 900, EZ 7.94, schwarz, Garantie 7.96, Carbon-Auspuff, 1900 km, Preis VS. Tel. 02051/53599

900 Superlight, rot, EZ 6.94, 2400 km, Neuzustand, Garantie Kohlefaserschalldämpfer, Kern-Stabi-St. v./hi., v. Zub., wg. Stud. günstig zu verk., Pr. VS. Tel. 02822/5006, tagsüber (Fackeldey), Tel. 02822/45153, abends

Pantah 500, Bj. 82, 30000 km, Orig., Topzust., VB 6000,-. 06106/13606

900 SS, 94, i. T. Tel. 07158/67509 H



Absolute Rarität, GV-Ducati, Limited Edition Mike Hailwood Replica "one of twenty-five", Sondermodell 1989, 1000 ccm, absolut neu, im Originalzustand, NP 35.000,-, geg. Gebot. Tel. 08106/33143, Fax 08106/33128



916 Strada, EZ 7.94, 4000 km, VB 24.900,-. Tel. 07021/52303



851 Trikolore, Bj. 88, 20000 km, Topzust., VB 18.000,-. T. 07034/26746

748 SP, gg. Gebot. 07474/6415, ab 18 h

851, 92, f. 14.990,-. **916,** 95er, MP, f. 24.900,-. Tel. 06175/459

Ducati 851 SP-Motor generalüberholt, sehr viele Extras. Tel. 08282/4176, ab 18 Uhr



NCR Duc., Bj. 83, rot/weiß/grün, Motor-Umbau, v. Zub., Pr. VS. 07825/5806



900 MHR, Bj. 81, Motor überholt, Top Zustand. 15.000,-. Tel. 08143/1531

900 SS, Bj. 94-95, i. T. 06482/6194 H

851 S3, EZ 6.92, 21000 km, VB DM 14.500,-. Tel. 09307/558



Suche Unf. 916-748. 02429/1879 H

916 SP, neu, gg. Gebot. 0721/552863

750 SS, EZ 7.76, 5000 km, Motor gleitgelagert, völlig restauriert, 40er Contis, alles Orig., Pr. VS. Tel. 069/498581 od. 06188/3324

SP V, 2300 km, Carbon-Tank, -Kotflügel, -Verkleidung, Racing-Auspuffanlage Termignoni, Sonderlackierung. 19.900,-. Tel. 0981/95549

750 S, Bj. 89, i. T. 07034/26043

Duc. 750 Sport, Bj. 5.90, 30000 km, 1. Hd., div. Extr. 8990,-. 0591/74357 H

Pantah 650, Bj. 85, 30000 km, Stahlflex, Koni, 1a, VB 5400,-. 08703/7244

748 SP, gegen Gebot. Chiffre MP13/944261

Verkaufe Oldtimer-Ducati 900 SS, Bj. 76 + identisches Fahrzeug in Teilen, viele Extras, Verkaufsprospekt, unter: Tel. 089/55167471, tags.

Ducati 750 SSN, 92, 18000 km, Rfn., Ausp. neu, alle Insp., 1. Hd., 68 PS, wie neu, VS. 08821/6519 od. 68222

Ducati-Motorräder 1x 748 SP, neu, DM 30.000,-, 1x 750 SSC, 94, 3990 km, DM 13.500,-, 1x 750 SSN, 94, 2000 km, DM 13.000,-. Motorrad H. Schwarz, Tel. 02133/72060 H

Ducati 851 S3, Bj. 91, TÜV 5.97, 8000 km, wie neu, NP 27.000,- DM, VP 16.000,- DM. Tel. 06441/27287

Monster 600, EZ 5.94, 7200 km, rot, 1 J. Gar., VB 10.900,-. 06776/1365

916 SP, EZ 4.95, 6500 km. 08731/50041

Ducati

750 SS, Bj. 75, 21000 km, VB 19.000,-. Tel. 0841/52254

900 KW, Bj. 82, wie neu, Speiche, Kick, Conti, 40er u.v.m., Topzust., + v. Teile, 14.500,-. 07181/89138

750 SSC/900 SL, Bj. 93/94, 6700/3700 km, VB 12.000,-/16.400,-. 07034/5997

916, Bip., S, SP, Racing, 748 Bip, SP, Supermono, 600, 400 SS, 600 M, 900 M, Mito 125 Evo, 600 W 16, Bimota db2 + Supermono, neu, gebraucht: 900 M, 900 SL, 750 SS, 900 Darmah, 900 HR, 750 SS Bj. 75, 750 F1, db1. Cagiva: Lucky 900 ie, Elefant 350/650, 888 Racing, 851, SP 5, E-Teile gebr./neu, Darmah 900 in Teilen, Unfall 916 u. 900 SS. Zwischenverkauf vorbehalten. LeoMoto. Tel. 07121/44449 H

916 S DNL, 2.95, 3900 km, Termign., Carbonteile, Stahlflex, Ständer, SP-Griffe, MRA-Scheibe, Plane etc., VB 31.800,-. Tel. 02845/80226

Verk. Strada, EZ 7.94, 4000 km, DNL-Garantie, 25.000,-. Tel. 07471/6560

900 SS MHR, neu, 0 km, n. zugel., DM 22.500,-. Tel. 07541/24783, Fax 75342, Mobil 0171/7243431 H

Verk. 916er in Teilen. 07944/8002

Ducati 350 SS Desmo, Bj. 70, 1a Zustand, für DM 4000,- Zubehör, Gutachten DM 12.500,-, VP nur 9800,-. 08664/551

KöWe-900 SS, Bj. 78, Motor überh., Topzust., DM 13.900,-. 07242/2178

750 S, Bj. 89, 38000 km, s. g. Zust., DM 7200,-. Tel. 09187/804766, 18 h

Ducati 750 Imola, 1972 perfectly restored by Ducati official mechanic, published on Italian Magazine, unique example. Tel. I-0039/258303497, Fax 0039/258307146

Ital. Händlerverzeichnis für Ducati-Selbstimport. Tel. 09123/6228 H

Verk. Ducati-Racingzub., Zustand neuw., Marchesini mit Pirelli Dragon Corsa, Brembo-Zangen, Pumpe, Scheiben, Auspuffanlage 50 mm Kevlar, Preis VS. Tel. 08726/1337

TT 600 - 750 NCR, Motorteile, neu. Tel. A- Tel. 0043/07252/67411

Su. Unf.-Ducati. 02464/2876

888 SP 3, EZ 4.92, 4000 km, reine Liebhaber-Fzg., v. Edelteile, VS. Tel. 02373/389961, ab 20 Uhr

Verk. kpl. Verkleid. sowie Tank u. Kleinteile, f. 907 i.e. 0521/121276

900 MHR, EZ 84, 36000 km, Orig.zust., m. den üblichen Extras, DM 13.000,-. Tel. 06081/15633

851 S 3, Bj. 90, 34000 km, Kundendienst neu, div. Extras, sehr gepflegt, VB 15.700,-. Tel. 07471/6637

Duc. 851 S3, 4800 km, Zust. 1, wg. Hobbyaufgabe, gr. Bremsen, Upside-Down, Öhlins-Federb., VB 17.500,-. Tel. 06109/3907, ab 17 Uhr

Auspuffsysteme Masserini BOS, Shark, Termignoni, Alu, Carbon, auch 2-1. MGH Auspuffprofis, 0521/451613 + 452449 H

Ducati MHR 900, EZ 84, 6000 km, 1. Hd., Conti, 40er, offen. 02331/28398

Tausche 900 S.Light, EZ 5.94, 3700 km, DNL, gegen 900 SSC. 07034/5997

Alles, worauf man abfährt.
Duc's für NRW:
Autorisierter DUCATI CAGIVA DNL Vertragshändler
ORIGINAL ERSATZTEIL EXPRESS am Tage bestellt über Nacht geliefert! HOT-LINE: 02234-22014
motorrad teichert
Motorrad Teichert GmbH
Sandstraße, D-50226 Frechen
Telefon: 0 22 34 / 2 20 53
Telefax: 0 22 34 / 5 65 23

748 SP, neu, VS. Tel. 08654/67621

Bimota YB 9, neu, DM 19.500,-, Ducati 888 SP 4, 12000 km, Bj. 92, VB 18.500,-. Tel. 09861/7812

Monster 900, EZ 8.93, 2000 km, rot, VB DM 14.300,-. Tel. 0831/98611

Getriebe, Kupplung, Mot.-Gehäuse neu, f. Mille, VS. Tel. 08131/94492

900 Monster, EZ 6.93, Dynojet, BOS, VB 14.800,-. Tel. 02631/71112 od. 0261/72262

900 MHR 1, Bj. 82, Top-Originalzustand, Conti, 40er offen, Motor überholt, VB 12.000,-. Tel. 02166/40590

High Tech Products by Stefan Schmidt Motorsport
DUCATI-Vertragshändler
Hauptstr. 106, 56379 Holzappel, Tel. 0 64 39/15 36, Fax 0 64 39/52 62
für 600 M, 900 M Carbon-Teile, Rechteck-Scheinwerfer, Alurahmen-Stopfen. 600 M, 900 M, 600 SS, 750 SS, 900 SS Vergaser-Kit mit Auspuffanlagen u. v. m.
Ducati Originalteile-Schnellversand!

750 Paso, rot, 38000 km, re. Sp. def., Reif./TÜV neu, 5600,-. 07242/2178

M 600, EZ 6.94, gelb, 4300 km, Stahlflex, VB 10.500,-. Tel. 07348/6836

900 S2, SD, Pantah u. Scrambler, alle neu, 0 km. Tel. 07721/7104 H



Titan + Alu-Schreubenkits Tuning-Teile u. a. für Ducati 748/916, Katalog DM 5,-. Tel./Fax 06109/23936 H

DUCATI – Gebrauchtteile
Rahmen + Brief, Motoren Baujahr 91–95,
Ducati 600 SS, 750 SS, 900 SS, 851, 888, 900 M, 916 Strada,
Ständig Gebrauchtmotorräder · Täglich Teileversand
MRC
Ankauf von Unfallmotorrädern!
Tel. 05723/76565 + 75649 · Fax 05723/75921

851 S3, EZ 9.90, 19500 km, TÜV neu, sehr gt. Zustand, Sonderlack gr.-we.-rot, div. Extras, mit od. ohne Racingzub., Pr. VS. Tel. 08726/1337

750 Sport, Bj. 89, 27000 km, TÜV, KD u. Bereifung neu, div. Extras, VB 8500,-. Tel. 09831/9613 od. 89378

Egli

Egli-Honda CBX, 6-Zyl., 1. Zul. 90, Campagnolo-Schuele 6-1, 6000 km, VS. Tel. 02222/62254, ab 18 Uhr

R 100 GS P.-D Classic, EZ 1.95, ca. 2000 km, Schalber-Ausp. + Heck, 800er Getriebe, VB 17.000,-. 02191/70936



Egli-Kawa, Bj. 80, Motor Z 1000, Superbike, viele Eintragungen, VB 10.000,-. Tel. 07561/6554

EH9 C, Bj. 82, Wertgutachten, viel Zubeh., Pr. VS. Tel. 06831/49120

Enduro

Masserini Carbon, handmade Enddämpfer TT, KLX, XR, DR, LC 4 usw. MGH Auspuffprofis, 0521/451613 H

TT 600 Belg. und andere Hart-Enduros Carbon Sport Endtöpfe. MGH, Auspuffprofis, 0521/451613 H

XR 650 L, EZ 4.93, 4300 km, Gep.t., Übers. geänd., Alu-Mot.schutz, VB 8000,-. Tel. 05051/2384

Enduro Aprilia 600 Wind, Bj. 90, 18000 km, Topcase, Reifen, Kette neu, f. DM 4500,-. Tel. 07042/792263 od. 870048

XR 650 L, '94/'95, 24/32 kW (2-Mann-Zul.) 8.990,-/9.990,-
MS Motor Shop GmbH
09193/4999 · 4999 · 4997

Gebr.-T.-Vers., TT 600, 94, XT 600, 91, Ténéré, XLV 750 Afr., 92, Transalp, NX 650, XLV 750 R, XL 600/500, DR 650 RS. Tel. 07423/6876 H

Enfield

Enfield 500, Bj. 92, 18500 km, VB 3500,- DM. Tel. 07141/84401, ab 18 h

Fantic

Fantic Trial 307, leuchtorange, Bj. 91, guter Zustand, neue Reifen + Montageständer, VB 3700,-. Tel. 07191/72064 tags., ab 19 Uhr 0791/58782

Gespanne Seitenwagen

ST 1100/LTS II, 92/94, 20000 km, Zub. od. Beiw., einzel zu verk. 02309/72323

Wir liefern ab Lager: EML-Ersatzteile, Umbausätze, kompl. Gespanne zu günstigen Preisen. Wir bauen Ihr angeliefertes Motorrad nach Ihren Wünschen um.
Manfred Stahmer
Offizieller EML-Vertrags-Importeur
2251 Rantrum · ☎ 0 48 48/2 69

50 Seitenwagen, günstig. 05655/8051 H

Die Kinderfreundlichsten!
GL 1500 + ST 1100 Hechard
2 Sitzer mit Einstiegstür
4 Wochen Lieferzeit
Motorrad Service Christoph GmbH
Kanaustraße 17 • 79336 Herbolzheim
Telefon 07643/40072 • Telefax 40077

EML-Enduro-Gespann, BMW-Motor, 1000 ccm, Neuaufbau 92, TÜV 4.97, VB 10.900,-. Tel. 07331/69973

MOBEC Ihr Partner rund ums Gespann!
07161-3 21 41 · FAX 38081 · BLEICHEREISTR.33 · 73066 UHINGEN

FJ 1200, Sidebike Comanche, EZ 90, 17000 km, s. gt. Zust., Extras, VB 27.500,-, inkl. Zub. 07774/7099

Carell GESPANNBAU FÜR ALLE MOTORRÄDER
GEBRAUCHT · GESPANNE + ANHÄNGER
CARELL-KATALOG '95 ANFORDERN GEGEN DM 10,-
49733 Haren · Emmelner Str. 3 · Telefon 05932/4730

20 Gespanne, günstig. 05655/8051 H

Gespannumbauten von EML, EZS, Steido, ob Straße oder Enduro, fragen Sie uns.
Fahrzeugbau Dobben & Steinbuß
Telefon 0 59 23/1518 · Fax 49 27

FJ 1200 Comanche, EZ 9.90, TÜV neu, 19000 km, 88 kW, 22.500,-. Tel. 04421/202996 (9 - 12 Uhr), Fax 203107 H

VELOREX ab 1995,- DM · JUPITER 2250,- DM
URAL ab 2250,- DM · STEIB ab 4500,- DM neu
VELOREX-Klassik · URAL-Klassik u. v. m.
Motorrad Stemler GmbH · ☎ 0 21 91 / 5 30 67

GL 1500, Kentech-Royal, EZ 7.90, 34000 km, petrol, TÜV 97, VB 41.000,-. Tel. 0561/882569

EML BERGLAR
In den Telgen 46
58730 Fröndenberg-Hohenheide
Telefon 0 23 73/7 73 44
Telefax 0 23 73/7 47 43

Guzzi 1000 SP EML-Sport, Umbau 12.93, 30000 km, 15", Schwinge, VB 14.000,-. Tel. 02102/82149

DNEPR GESPANNE & ERSATZTEILE
URAL, neu, RW-Gang, TÜV, ab 4700,-
Seitenw., neu 1300,-
Tel.: 0 47 46/17 67
URAL

Dnepr MT 16, kompl., zus. 1 Mot. u. Getr., 6000,-. Tel. 06059/1352

DNEPR + URALGESPANNE
mit TÜV, Seitenwagen, Ersatzteile
BRETT & BERGNER
Tel. 07042/25816 · Fax 820821

Honda GL 1500 EML GT3E, Bj. 90, Umb. 93, orig. 23000 km, Zub. fast alles, mit Anhänger u.v.m., VB 39.500,-. Tel. 0271/334162 od. 41134, Fax 41137

GESPANNZUBEHÖR, Seitenwagen
15"-Räder, Anschlüsse, Reifen
Motorrad Stemler GmbH
Telefon 0 21 91 / 5 30 67

SP 2-Basis, verb. Räder, schw., Verkl., Höcker, Digitalcockpit, EZS-Rallye-Umbau 94, 40000 km, rot, Preis VS. Tel. 09505/8297

HARTMANN
Montags Geschlossen
Ihr Partner wenn es um Gespanne geht und seit fast 20 Jahren E. M. L.-Vertragsimporteur!
Informieren Sie sich über unser Lieferprogramm an neuen und gebrauchten Gespannen.
55218 Ingelheim · Altegasse 4-6
Telefon 0 61 32/23 73 · Fax 0 61 32/18 74

Mille GT m. EML CT 2000, 1,5-Si., einmalig, 12000 km, Umbau 4.95, VB 25.000,-. Tel. 07461/2421

VX 800 EML Mini, 4.91. 02175/9161

Verkaufe Seitenwagen EML Midi 2, Fahrwerk GT2, Sitzbreite 68 cm, Verdeck, VB 5300,-. Tel. 05254/873998

Gilera

Saturno Anniversary, EZ 2.93, 1. Hd., 8500 km, Frankfurt, DM 10.990,-. Tel./Fax 0044/171/3527600, R. R.



"Tag der offenen Tür" bei: Motorrad Schwarz, Dormagen, s. Rubrik Ducati H



Gilera Nordcape, EZ 4.93, 1. Hd., 8600 km, VB 6999,-. Tel. 02151/774277

125 Crono, 93, VB 5300,-. 02133/45862

Saturno, EZ 4.91, 6500 km, 7950,-. Tel. 0831/79990, ab 17 Uhr

Harley-Davidson

Fat Boy, neu, 33.800,-. 0211/151426

Fat Boy, 5.93, black, 5700 km, 1. Hd., div. Extras, 33.900,-. 04158/8320

HD 1200 Jub.-Sporty, 4.93, 4800 km, silberanthr., vorverl. Fußr., Dragbar, Raiser, Ochsenaugen, Mini-Tacho, Chrom-Bügel, Scheibe, flache Sitzbank, Packt., 17.600,-. 069/656745



Fat Boy, 93, VB 31.800,-. 05361/54322

H.-D. XLH 1200, Sportster, 95er Modell, 12-Ltr.-Tank, schwarz, US-Version, neu, Pr. VS. Tel. 06329/1205

Sportster 1200, Bj. 93, 13-Ltr.-Tank, 4500 km, schw., Pr. VS. 0511/741148

Fat Boy, schwarz/rot, 3.93, 8000 km, Extras, off. Leistung u. Auspuff eingetr., neuw., 33.900,-. 040/6003605

Aktuelle Motorrad-Sportergebnisse 0190-270060 per ☎ nur DM 0,23/12 Sekunden.
Ein Service von Legion und MOTORRAD
MOTORRAD SPORT-LINE

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Harley-Davidson

Harley-Superbike Buell 1200 RS, neuwertig, perlmuttweiß, deutsche Zul., seltenes Liebhaberstück, VB DM 28.500,-. Tel. 07146/43340



Su. f. Evo 883 Mot.-Geh. od. Motor Kupp.-Korb, Unf., Teile. 06154/9724

Heritage Softail Classic, schwarz, Mod. 94, Sturzbügel, Scheibe, Taschen, DM 31.900.-. Tel. 02247/8183

Harleys + Zubehör + Harleys + Service + Harleys + Ersatzteile + Harleys
Wir machen in Harley – ausschließlich



Tausche orig. Fat Boy-Räder geg. Heritage-Speichenräder, ab Bj. 88. Tel. 02643/6965

Heritage Classic, Bj. 92, 7400 mls, Topzust., v. Zub., VB 28.900,-. 06233/20799



Suche Softail-Rahmen. Tel./Fax 08362/3487

Heritage Special, neu, VS. 07181/71822

Softail Custom, Bj. 91, neu, Sonderlack., gg. Gebot. 06231/98469, ab 20 h

Harley FXST Fat Boy, schw., 1a Zust., Z-Bar, EZ 5.92, DM 29.800,-. 040/2719957

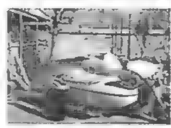
Road King, 5.94, 5500 km, 32.000,- (37.000,-). 04522/9404, Fax 9557

Service für Harley-Davidson-Motorräder
Reparaturen · Ersatzteile · Zubehör
gebrauchte Harleys
Telefon 07735/3434 · Fax 07735/8383
Gaienhofen/Bodensee H

Springer Softail, 5.93, TÜV, Reifen, Inspekt. neu, + US-Ansaug., Pipes + Zubehör, VB 28.900,-. 06078/72094



Softail Custom Fat Boy-Optik mit Beiwagen, Bj. 91, 23000 km, Top Zustand, Traumgespann, Beiwagenbetrieb wahlweise mögl., VB 32.500,-. 089/652868



HD-FLH-Gespann, Bj. 76, 2.500 km, selten zugelassen, DM 27.000,-. Tel. 07275/1284

H.-D., Bj. 1947, 1200 ccm, Motor überh., VB 20.900,-. Tel. 0821/712560

Fat Boy, 93. 31.000.-. 0231/462855 H

Finanzierungen für Harley's Neu- und Gebrauchtmaschinen
(mit und ohne Anzahlung)
ständig mehrere Modelle auf Lager
Schuster GmbH · Tel.: 0731/6022266

H.-D. Bad Boy, Bj. 95, 2300 km, schw., Spri.-Gab., 33.500,-. 0421/4171480

FXWG, Bj. 81, mehr Info bei Anruf! VB 19.500,-. 07231/69926 o. 09074/738

Sportster 1200, Bj. 95, VS. Tel. 06441/71752



Ab sofort direkt in Germany zu beziehen über: EARNY's SPEED SHOP, Versand-Groß-Einzelhandel Katalog m. Farbbildern für 15,- DM + Porto/NN sofort anfordern: Tel. 0931-405025, Fax 408524

Heritage Softail Classic, Sondermod. eine von drei, blau-beige, Bj. 87, 58 PS, 35000 km, TÜV neu, Weißbandreifen, Oldstyle-Lenker, v. Chromt. usw., Topzust., VB 27.500,-. 069/5890706



AME-DÜSSELDORF
BRUNS' SPECIALITIES FOR V-TWIN's
by MOTORCYCLESHOP GERMANY
viele Neuheiten
Tel.: 24 Std. Sofortversand Fax:
viele EVO-Teile 0211/9047392 0211/654015
Oberrather Str. 39 · 40472 Düsseldorf
Hotline Teile-Order (0211) 653934
Bitte neuesten Tom's (20,– DM) und AME (25,– DM) Katalog anfordern (+ Porto, NN)
Neu! Neu! Neu! – Werden Sie bei uns VIP-Karten-Mitglied – Informationen anfordern

FXSTC, Bj. 8.91, lg. Gabel, APE, 150er hi., SS, VB 29.000,-. 09303/8911

US- & EG-Motorräder
Import Krämer
47877 Willich · Tel. 02154/5085 · Fax 02154/7271

1200 Sportster, EZ 7.93, 8500 km, FXLX Lenker, vorverl. Fußrasten, Hugger-Seat usw., 15.900,-. 05034/8198

Sputhe Motorgehäuse, neu, f. 95" Bohrung, Sputhe-Zyl. 95", S&S KW, neu, Standardhub, Einspritzanl. Rev.-Tech., 4V-Zyl.k. 06231/98469, ab 20 h

ERICH KRAFFT GmbH
Ein alter Name ...
... eine neue Adresse
Nach 20 Jahren Edigheim nun in Ludwigshafen-Ruchheim
Eröffnungsfete
am 24.06.95, von 9.00 - 22.00 Uhr
HARLEY DAVIDSON
Vertrags- und Gespannhändler
Am Herrschaftsweiher 21
67071 Ludwigshafen-Ruchheim

H.-D. FXE Evolution, Sonderanfertigung, EZ 5.90, Bestzustand, opt. wie Heritage Classic, VB 26.500,-. Tel. 06322/980459 od. 06232/93599





883 Hugger, 5.94, 4000 km, schwarz, v. Zub., NP 20.000,-, VB 15.000,-. Tel. 07023/73558

Dyna Low Rider, Bj. 95, 900 km, dt. Mod., aqua-pearlsilver, wie neu, Pr. VS. Tel. 04184/9271

FXD Low Rider, Bj. 95, Neufahrzeug, zum Listenpreis von Privat abzugeben. Tel. 06232/40856



Heritage Special Classic, Fat Boy, alle 95, sofort verfügbar, oder Blickfang Special, 94, weiß-silber, 800 km, viel Zubehör oder Special, 94, nagelneu. Tel. 0711/454801

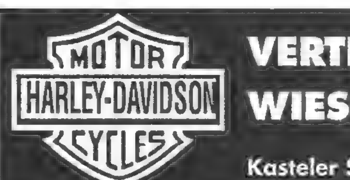


Cycle Shed Harley, 94, 1300 km, Shovel Kette, off. Belt, 104 Ph., Schwinge usw., 35.000,-. Inzn. mögl. 0171/3131777

Heritage Spec., Neufahrzeug, Lief. 6.95, FP 35.000,-. Tel. 07247/4462



Verk. H.-D. Springer Softail FXSTS, 300 km, Bj. 1994, DM 35.500,-. Tel. 06569/7894, ab 18 Uhr



VERTRAGSHÄNDLER WIESBADEN
Kasteler Str. 44 · Tel. (0611) 694031



Classic Bike
HARLEY-DAVIDSON BERLIN
(030) 614 70 46

H.-D., 36-96, 25% bill., Big Twins, US-Mopedreisetour. Fax 001/301/299-7720

Heritage Special, 6.94, 61 PS, Extras, 34.500,-. Tel. 07154/21662

Dyna Wide Glide, EZ 8.94, Orig. H.-D.-Werksgarantie, zusätzl. Orig. Screamin' Eagle-Kit (Verg. + Rohre), aus Sammlung, wie ladenneu, VS. Tel. 04484/1762

Dyna Wide Glide, blau/silber, DM 30.600,-, Bad Boy, schwarz, DM 32.500,-, Softail Custom, rot, DM 30.600,-, alle neu mit Garantie. Tel. 07125/2148 H

Heritage Softail Classic, EZ 9.94, Werksgarantie, Screamin' Eagle-Power, zusätzl., wie neu, erst 1400 km, VS. Tel. 04484/1762

Heritage Classic, Fat Boy, Special, alle neu mit Garantie. 07125/2148 H

H.-D. Fat Boy, Bj. 5.94, 2900 km, + Extras, DM 30.900,-. Tel. 06031/9719 oder 06002/7241

"Der Klang macht die Musik!" Auspuff für Evo mit TÜV, Satteltaschen inkl. Halter für FXR, FXST usw., 369,-, XL, 399,-. Tel. 07305/21475, Fax 23399 H

Harley-Davidson Softail Custom, Bj. 95, ca. 2000 km, neuwert. Zust., black, mit orig. H.-D. Saddlebags, Luggage Rack u. Engine Guard, VB 33.000,-. Tel. 0781/66772

Harley-Davidson Softail Custom, Bj. 1988, kompl. neu aufgebaut, Rahmen kunststoffbeschichtet, Lack blau-beige, Fußrasten von Müller, Motor modifiziert, ca. 80 PS, S&S-Verg., n. Anlasser, Kettensatz, Pleuel etc. wg. Familienzuwachs in gt. Hände abzugeben, DM 33.000,-. 0228/262160, ab 16.6.

E-Glide, Bj. 75, weitgehend original, Originallack, guter Zustand, DM 18.750,-. Tel. 0251/60126

H.-D. Road King, neu, DM 34.900,-. Tel. 02151/611561

Ring-Gabelschlüsselsatz 11tlg., in Zolleinteilung m. Tasche, DM 59,-. H&B GmbH. Tel. 02154/5579 H

Harley-Verleih. Tel. 02171/53876 H

H.-D. Heritage Soft. Classic, Bj. 96, ab Sept. 95, zu verk., FP 34.500,-. Tel. 08652/96830. Fax 968313

FXRS, Bj. 88, rot, S+S, Super E, 2. Bremsscheibe vorn, Stahlflex, viel Chrom, VB 21.500,-. Tel. 0711/3460886

Sportster 1000, Bj. 84, 37 kW, ohne Zulassung, 11000 mls, neuwertig, Preis VS. Tel. 0841/36424 od. 44636

FLSTN-Nostalgia, Bj. 1993, 9700 km 1a Zust., VB 35.000,-. Tel. 0241/922208

86er Evo Sporty, 7600 mls, VB 11.600,-. Tel. 0221/851602

1x Sporster, 6900,-, Bad Boy, Special, Heritage Classic, a. neu. 0841/76678

XR 1000, Top. Tel. 0234/433847

Herit. Classic, 7.89, 2-Farb., 16000 km, div. Extr., 31.900,-. 04158/8320

Harris

Importeur Team Metisse. 05475/206 H

Honda

Gebrauchtteile. Tel. 07844/7233 H

CB 250, Mod. K 4, Bj. 73, 31000 km, 27 PS, TÜV neu, Orig. neuw. Zustand, VB 3000,-. Tel. 06421/64296

CB-1-Motor + Teile. Tel. 08561/8790 H

1000 Rahmen + Brief. 09141/4355 H

CB 1000, Big, schwarz, offen Extras, 1 J., 2500 km. VB 15.000,-. 02962/2671

Gebrauchtteileversand. 06073/87595 H

Auspuffprofis Alu + Carbon, ABE + Race, ab DM 399,-, alle Modelle, tägl. Schnellversand. MGH, 0521/451613 + 452449, Fax 452721 H





Honda

VT 1100 C2 ACE, 95, sofort lieferb., DM 18.790,-. Tel. 08335/8014, Fax 1777 H

Honda VF 750 C, rot, Chopper ähnlich, viel Chrom, wie neu, EZ 4.94, 10000 km, unf.frei, VB 13.000,-. 030/8730916, AB



Gebrauchtteileversand
- riesiges Teilelager
- werkstattgeprüfte Teile

Tel. (0 53 31) 57 36/06
Fax (0 53 31) 2 91 27

Lichtmaschinen
- neu gewickelt mit Garantie

CB 500/750/900/1100: Teile, Zubeh., Tuning, der neue Katalog 95/96 ist da, kostenlos anfordern. Fa. Bike Side, Tel. 07224/650346, Fax 650347 H

CB 500 - 750 *Four*
Gebraucht-, Neu- und Zubehörteile, Umbauten, Restauration, Motorüberholung. Katalog gg. DM 4,– in Briefmarken
Fa. GROTE
E.-Grote-Str.12 • 30916 Isernhagen, Tel. 05 11/61 26 06 • Fax 6 15 11 02

CB 450 S, 2-1 Sportauspuff, DM 398,-. MGH. Auspuffprofis. 0521/452449 H

Das Gold Wing-Lädchen
Chrom und mehr. Nordstraße 25 A
40477 Düsseldorf, Tel. 0211/494187 H

NTV 650, 93, Unf., 1800,-. 07121/677064

Lichtmaschine, neu u. gebr. i. T., Versand. Tel. 0511/282628 H

Gebrauchtteile. Tel. 07255/6680 H

Täglich Honda-Ersatzteil-Express-Versand
Honda-Theobald
Tel. (0 93 42) 92 34-0

Verk. Honda Africa Twin, EZ 7.93, 31000 km, schwarz, + Kofferträger, Koffer, Sturzbügel, Hauptständer, Tankrucksack, f. DM 10.000,-. 0371/305153

VF 750 S, in Teilen. 04121/50491 H

Gebrauchtteile
Suche Unfall/Defekt/Gebraucht
MS Korschenbroich - 0 21 61/64 37 29

Stop! Neue CBR 600, PC31, Mod. 95, Bj. 95, ohne Zul., dt. Mod., m. Gar., DM 14.750,-, Inz. o. Fin. mögl. Tel. 08062/4711 od. 2200

DEGET GEORG RACING
Serienfelgenverbreiterung, Superbikeschwingenumbau DM 948,-
50354 Hürth · Kalscheurener Str. 66
Telefon 02233/68484 · Fax 02233/68400

CB 400 N, 27/43 PS, 24000 km, Bj. 78, silb.-met., 1a, Verschl.t. neu, 2700,-. 0921/30273

CBR 900, 94, VFR 750, 94, CB-1-M-Mot. + Teile. 08561/8790, ab 18 Uhr H

CBR 900 RR, i. T. 07531/54898 H

20x CBR 400 RR, gebr. Krämer/Willich. Tel. 02154/5085 H

USA-IMPORTE
RIESENAUSWAHL
ÜBER 100 FAHRZEUGE AUF LAGER
Querstraße 13, 49824 Emlichheim
Vor Emlichheim (an der B 403)

JAN'S MOTORRADSHOP
Motorrad Import · Reparatur Zubehör

HONDA
Shadows
VT 500 86-90
VT 600 88-94
VT 700 86-90
VT 800 88-94
VT 1100 87-95
Magnas
VF 700 86-94 Super Magna
VF 750 88-94
Gold Wings
1200 Int. 86-89
1200 Aspc. 86-89
1500 Aspc 88-92
CBR 600 88-95
CBR 900 92-95

SUZUKI
Intruders
VS 700 86-90
VS 750 88-93
VS 800 93-95
VS 1400 87-94
LS 650 87-92
GS 600 F 90-94
GSX 600 R 92-93
GSX 750 R 88-95

YAMAHA
XV 535 87-94
XV 750 89-95
XV 1100 89-95
VMAX 89-94
FZR 600 89-94

KAWASAKI
LTD 450 86-90
EN 500 90-95
Eliminator
ZL 600 86-87
ZL 900 86-87
ZL 1000 85-87
ZXR 750 89-94
Vulcan
VN 750 86-94
VN 1500 88-94
GPZ 500 90-94
ZZ-R 600 90-94

Neufahrzeuge
Suzuki
12x VS 1400/95

10x GSX 400 R/95
20x VT 600 Classic
neueste Modelle 95
(Fat Boy Look USA)
8x VT 1100 Classic
95er Modelle
Two tone red

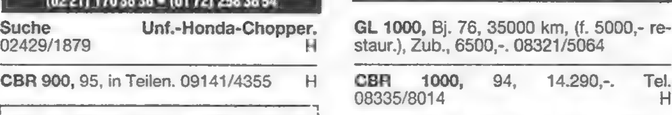
SUPER GÜNSTIG

Händleranfragen erwünscht

Tel.: (0 59 43) 6 75 · Fax: (0 59 43) 73 73

CBR 900, EZ 4.94, 4000 km, v. Extras, z. B. PVM, Carbon-T., NP 21.000,-, VB 15.800,-. 07683/1507, 1057

Kölner Motorrad-Depot
An- und Verkauf
Gebraucht- und Defektmotorräder
Gebrauchtteile – Versand/-Verkauf
50739 Köln • Robert-Perthel-Str. 30
(02 21) 170 36 36 • (01 72) 258 38 54



Suche Unf.-Honda-Chopper. 02429/1879 H

CBR 900, 95, in Teilen. 09141/4355 H

MOTORRADTEILE ORLITZHOF
63691 Bobenhausen Gebrauchtteile + Versand
Tel. 06046/3018 • Fax 3019 • 14[00]-18[00], Sa. 10[00]-14[00]

VFR 750
(RC36), schwarz, bildhübsch, EZ 4.92, TÜV neu, nur 13000 km, 180er BT 50, Alu-Endtopf, Stahlflex, WP-Gabelfed., Spoilersch., K&N-Filter, Dynojet-Düsen, scheckh., Sommer- u. Garagenfahrz., f. DM 11.500,-. Tel. 04181/97788

Auspuff-Spezialisten
Auspuff kaputt
Replika-Endtöpfe für über 50 japanische Modelle (auch Typen mit angeschweißten Krümmern) von **DM 94,50 bis 199,-** p. Stck ab Lager.

Chopper-Anlagen
für die meisten japanischen Modelle, mit + ohne TÜV, **DM 249,- bis 825,-**

Sport-Endtöpfe
Alu/Edelstahl mit ABE
für CBR 600/900RR, VFR 750, CB 1000, FZR 600/1000, YZF 750 R, RF 600/900 **DM 479,-.** Racingtöpfe ohne TÜV für 15 Modelle **DM 399,-.**
Endtöpfe im Carton auf Anfrage.

F1-Spiegel
Kopf 102x54 mm in schwarz oder weiß. Paar **DM 79,-**

Versand - Abholung - kostenlose Preislisten

Paaschburg & Wunderlich
Eiffestr. 418, 20537 Hamburg
Tel 040/250 71 36
Fax 040/250 28 32

Nur Abholung:
B&G Motorräder GmbH
Köpenicker Str. 187/188, 10997 Berlin
Tel. 030/617 52 66

Händler-Anfragen bitte schriftlich an
Paaschburg & Wunderlich

AT-KWs, Ventilsitzbearbeitung. A. Steger, GmbH, 02622/83686 H

VFR 750 F, RC 24, in T. 05232/71556 H

Unf.-CB 500, EZ 94, kpl. o. i. T. 02429/1879 H

Anhänger incl. Kupplung für GL 1200/1500 3290,–
Tel. 0 59 23/15 18, Fax 49 27

GL 1000, Bj. 76, 35000 km, (f. 5000,- restaur.), Zub., 6500,-. 08321/5064

CBR 1000, 94, 14.290,-. Tel. 08335/8014 H

– MOZUH –
Spezialisiert auf Gold Wing
DRAG, Hondaline, KüryAkyn, Markland, Showchrome
Hochstraße 148 · 85757 Karlsfeld
Tel. (08131) 96005 · Fax (08131) 92168

Suche: Unfall. NL- 0031/493696290

Hinterr.-Schwinge m. Felge + Bremse f. CBR 900 RR, VB 1650,-. 04102/64270

VFR 400 Unfall. Krämer/Willich, Tel. 02154/5085 H

NS 400 R, 53/20 kW, EZ 6.86, 28000 km, Orig.zust., Insp. neu, Tel. 06253/5606 od. 22812 H

★ ★ ★ **Gebrauchtteile** ★ ★ ★
Expreß-Versand – alle Marken
★ **Unfall- + Defektankauf** ★
Tel. 0251/32 96 87 · Fax 0251/32 71 58

VF 1000 F2, Gabel u. Teile. 02208/5480

GEBRAUCHTTEILEVERSAND XL 250/350/ 500/600, XR 250/500/600; XRV 650/750; NX 250/650, Transalp. Tel. 089/3113383, Fax. 3113685 H



Reifenfreigaben
Alle auf Serienfelgen
190er MEZ 1 : CBR 900 RR
und MTR01/02
180er ME1/TX 23 : CBR 1000 (nur SC24)
Volle Leistung-Gutachten für:
CBR 900 R und
alle Modelle CBR 1000

Udo Rommerskirchen GmbH
Tel. 0761/476 33 00 - Fax 0761/476 33 02

Gebrauchtteilevers. 06404/7215 H

Verk. Rahmen VFR 750, Typ RC24, EZ 4.90, VS. Tel. 06085/1560

CBR 900 RR, 136 PS, 1000 km, Alu-Titansch.-Satz, Yoshimura Carbon-Racing, DM 14.500,-. Tel. 06035/2200



Rep. alle Kurbelwellen. 0981/17554 H

XL 350 K, Bj. 75, Neuzustand, 6400 mls, TÜV neu, 4200,-. 04407/20945 H

Gebrauchtteile
Tel. 04408/7052

Japaner-Wochen exklusiv bei
AME-DÜSSELDORF · SPECIALITIES FÜR VT 600
und mehr, INFO anfordern: Tel. 0211/9047392 · Fax 0211/654015 · Teile-Order-Hotline: 0211/653934
Neuesten AME-Katalog anfordern (25,– + Porto, NN)
Neu! Neu! Neu! – Werden Sie bei uns VIP-Karten-Mitglied – Informationen anfordern

ST 1100 Pan Europan, Bj. 1.93, 53000 km, blau, 98 PS, 11.800,-. 0711/367181

Gebrauchtteile
Tel. 09286/1265
Kaufe Motorräder
auch Unfall oder defekt
Komme sofort, zahle bar

Moko-CBR 900 RR, EZ 6.92, 12000 km, Devil, günstig. Tel. 02664/90785

CBR 900 R, i. T. 07234/1837 H



Suche VF 750 F, Unfall od. Motorschaden. Tel. 07822/3663

Su. PC25, Unf.- Totalschaden od. Rahmen/Brief. 030/6480437 u. 6843132

Honda – Gebrauchtteile
Rahmen + Brief, Motoren Bauj. 90–95, MB 80, XL 125, NX 250, CB 450 S, XBR 500, CX 500, CB 500 Clubmann CX 500 Turbo, VF 500 F, CBX 550, CBR 600 F, VT 600 C, NX 650, NTV 650, VF 750 F, VFR 750, CB 750 Seven Fifty, XLV 750 R, CB 750 K2, CB 1, CBR 900 RR, CBR 1000 Dual, CB 1000, CBR 1000 F, ST 1100
Ständig Gebrauchtmotorräder · Täglich Teileversand
MRC
Ankauf von Unfallmotorrädern!
Tel. 05723/76565 + 75649 · Fax 05723/75921

Honda NSR 400, EZ 4.89, 26000 km, DM 4900,-. Tel. 06131/509982 H

I. Teilen: CB, CM, CX-B+E, XL-S+R, KZ, CBX, XBR, Bol d'Or, VF-S+F, NTV, RC36, CBR, NS, VT usw. T. 02362/61891 H

RC36, 93. i. T. 02233/22774. ab 20 h

GOLDWING WINSEN/LUHE
GL1200 INTERSTATE/ASPENCADE/LTD
- ca. 20 Fahrzeuge zur Auswahl
- orig. Panasonic-Radioanlage gebr.
- orig. CB-Funk gebr.
- Gebrauchtteile und Zubehör

FA. GL-IMPORTS
TEL./FAX 04173/6453 o. TEL. 8751

Gebr.-Teile. Harrymoto. 09521/2483 H

Gebrauchtteileversand. 02173/23724 H

VT 1100 ACE, 1500 km, dt. Modell, 2 J. Garantie, sofort für DM 20.000,-. Tel. 089/8115333



Verkaufe CB 750 K6, Bestzustand, 4-1, 4-4, mit überholtem Rumpfmotor, der Motor im Fahrzeug hat 160000 km Fahrleistung, DM 12.000,-. Tel. 04833/1722, Fax 2919 H

Otmar Büttner – **GEBRAUCHTTEILE-VERSAND**
Teile für über 300 Modelle: CB, CJ, CM, CX, CBX, CBR, GL, FT, VT, VF, VFR, NTV, NX, XL, XBR etc.
90513 Zirndorf-Lind (bei Nürnberg)
Telefon 0911/698818
Fax 0911/698514

6-Zyl. 1000 CBX, Bj. 80, orig. 9000 km, schw.-met., Orig.zust., DM 9500,-. Tel. 02639/1361

GL 1000 K1, Bj. 77, 90000 km, HU 5.97, VB 4900,-. Tel. 0931/280991

Gebrauchtteile: alle 80er, CB 125, CM 185 T, XL 185 S, XL 200 R, CM 200, CB 250 G + K + RS, CJ 250 T, XL 250 R + S, CL 250, S, CB 250 / + N, CM 250, 400 F, XL 350, CJ 360, CM 400 T, NS 400 R, 450 S + K, CB 450 N, CB 500 F, XL 600 LM, XR 600 R, Transalp, XL 600 R, CX 650 C, NX 650, CBX 650 C, VT 750 C, CB 750 K1-6, F1 + 2, 750 KZ + F, CBX 750, VF 750 F + S + C, VFR 750 F, 900 F, CB 900 C, CBX 1000, CBR 1000, GL 1000, VF 1000, VT 1100, GL 1100, GL 1200, VF 1100 C, GL 1500, CBX Prolink
Telefon 04558/98383 · Fax 1252

XV 750-Motor, Rahmen, Teile. MGH, 0521/451613 + 452449 H

MTX 80 R/XL 250 R/CB 400 N/CM 400 T/CB 450 S/XL 500 R/CX 500/C/Turbo/XBR 500/FT 500/YT 500 E/VF 500 F/CBX 550F/CBR 600/XL 600 R/XR 600 RM/XLV 750 R/CB 750 KZ/F/VF 750 F/VFR 750 F '88–'92/CBX 750 F/CB 900 F/VF1000 F/R/CBR 1000 F/GL 1100
Firma *HIGHWAY STAR* GmbH
Telefon 09122/76727 · Fax 09122/73626

VFR 750 F, EZ 8.93, grün-met., 10800 km, ME1 neu, Zust. 1a, VB 11.500,-. Tel. 0921/92261

GL 1000 LTD, Topzust., Windjammer Verkl. gg. Gebot zu verk. 06021/73304

ST 1100, 95, rot, 18.990,-. Tel. 08335/8014 H



Weil der Preis stimmt!

Yamaha Vmax 1200
DM 16.990,-

Kawasaki ZX900B2
DM 15.990,-

Suzuki VS1400 GLPS
DM 13.900,-

Honda VT600 CDS
DM 10.750,-

Import Modelle
Preise ab Lager Trier
Angebot freibleibend



AUTOMOBIL- & MOTOREN-AUSRÜSTUNGSBEDARF GmbH
Gottbillstr. 19
54294 Trier (Germany)

Tel. 0651/86580 Fax 0651/800101
Mo-Fr 8.00 - 12.00 + 14.00 - 16.30 Uhr

CBR 1000 F, EZ 5.88, 36000 km, 1. Hd., keine Graue, TÜV 5.96, 135 PS, VT-Verkleidung, alles eingetr., Zubehör, VB 7500,-. Tel. 07142/21566

GEBRAUCHTTEILEVERSAND
z.B. 2500 Räder, 600 Rahmen + Brief, 1500 Elektrikteile usw.
S. Spängler · Wildbadstraße 28 · 91781 Weißenburg
Telefon 09141/70774 + 4355 + 74861 · Fax 09141/70222
Suche Unfall-, Defekt-, Motor- und Totalschaden bundesweit

GL 1500 SE, türkis, 11000 mls, Bestzust., s. viel Zubehör, 1. Hd., NP ca. 43.000,-, VB 28.500,-. 0711/701471

Vk. Honda CB 500 F, Bj. 76, Orig.zust., schwarz, VS. 07472/21584

12x CBR 400 RR, gebr. Krämer/Willich. Tel. 02154/5085 H

VT 600 C, EZ 9.92, TÜV 5.96, 41 PS. 9600 km, beige, s. gepfl., DM 8500,-. Tel. 04122/4982

PIET'S MOTORRADLADEN FFM
NEU Motorräder, An- und Verkauf.
Gebrauchte, Unfall, Defekte, Teile, Versand.
Tel. 069/397099 · Fax 396977

GL 1500 A, EZ 3.92, 30000 mls, Info auf AB. Tel. 07261/16807

Suche Unfall + defekt. 09141/4355 H

SJM-MOTORRÄDER-DIE MOTORRADPROFIS

ZENTRALE MÜNCHEN: Grashofstr. 78, 80995 München
Tel. 089/3142061, Fax: 3148200



BIMOTA	
YB-6, Euro	22.990,–
YB-8, Euro	26.990,–
SB-6, Euro	31.990,–
TESI-906 IF, Euro	36.990,–

DUCATI	
600 SS, Vollschale, '94, Euro	10.490,–
600 Monster, '94, Euro	11.990,–

HONDA	
CB 500, '95, Euro	8.590,–
XLV 600 Transalp, '94, Euro	10.990,–
CBR 600 F, '95, Euro	13.990,–
VT 600 C Deluxe, '95, US	11.290,–
XR 600 R, '94, Euro	9.490,–
XR 650 L, '95, US	9.990,–
VF 750 C, '94, Euro	13.990,–
VFR 750 F, '93, Euro	14.390,–
VFR 750 F, '94, Euro	15.690,–
VFR 750 F, '95, Euro	15.990,–
XRV 750 Africa Twin, '94, Euro	13.790,–
XRV 750 Africa Twin, '95, Euro	14.190,–
CBR 900 RR, '95, Euro, 72 kW	17.290,–
CBR 900 RR, '95, Euro	17.990,–
CBR 900 RR, '95, US	17.990,–
CBR 1000 F, '94, Euro	15.990,–
VT 1100 C, '94, US	15.490,–
VT 1100 ACE, '95, US	19.990,–
GL 1500/a. Modelle	auf Anfrage



KAWASAKI	
ZXR 400, '94, Euro	12.990,–
EN 500, '94, Euro	8.990,–
KLE 500, '93, Euro	8.490,–
GPZ 500 S, '94, Euro	9.390,–
ZR 550 Zephyr, '93, Euro	8.690,–
ZZ-R 600, '93, Euro	11.990,–
ZZ-R 600, '94, Euro	12.290,–
ZXR 750, '94, Euro	16.790,–
ZR 750 Zephyr, '93, Euro	10.990,–
VN 750 Vulcan, '94, US	11.490,–
VN 800, '95, US	11.990,–
ZX-6R, '95, Euro	14.490,–
ZX-9R, '94, Euro	16.790,–
ZZ-R 1100, '94, Euro	17.990,–
VN 1500 Vulcan, '95, US	14.990,–

SUZUKI	
DR 350 SH, '94, Euro	6.990,–
GS 500 E, '94, Euro	7.690,–
GSF 600 Bandit, '95, Euro	10.290,–
RF 600 R, '93, Euro	11.290,–
RF 600 R, '94, Euro	11.990,–
LS 650, '94, Euro	7.890,–
DR 650 Dakar, '93, Euro	7.690,–
DR 650 Dakar, '94, Euro	8.190,–
DR 650 RSE, Funbike, Euro	9.990,–
VS 800 Intruder, '95, US	11.690,–
RF 900 R, '95, Euro	14.990,–
GSX 1100 F, '93, Euro	12.790,–
GSX-R 1100 W, '93, Euro	14.490,–
GSX-R 1100 W, '94, Euro	15.690,–
VS 1400 Intruder, '95, US	14.790,–



YAMAHA	
TDR 125 R, '94, Euro	5.990,–
TDR 125 R, '94, Euro, 80 ccm	6.690,–
TZR 125 R, '95, Euro	6.890,–
TZR 125 R, '95, Euro, 80 ccm	7.590,–
TZR 125 RR, '95, Euro	7.490,–
XV 535, '94, Euro	8.990,–
TT 600 E, '95, Euro	8.490,–
TT 600 S, '95, Euro	8.990,–
XT 600 E, '94, Euro	8.290,–
XJ 600 S, '93, Euro	8.790,–
FZR 600, '92, Euro	10.290,–
FZR 600 R, '94, Euro	12.990,–
XTZ 660 Ténéré, '93, Euro	8.590,–
XV 750 Virago, '95, Euro	11.990,–
XTZ 750 Superténéré, '94, Euro	12.290,–
YZF 750 R, '93, Euro	14.990,–
YZF 750 R, '94, Euro	15.790,–
XJ 900 S, Diversion, '95, Euro	13.790,–
FZR 1000, '95, Euro	16.990,–
XV 1100, '95, US	12.490,–
FJ 1200 ABS, '94	13.990,–
V-max, '95, US	16.990,–

SJM-PROFISERVICE:
- Alle Import-Neumotorräder mit voller Leistung/TÜV, sofern nicht anders ausgewiesen
- 12 Mon. Werkstatt-Vollgarantie
- Meisterbetrieb
- 24-h-Inspektions-Service
- Unfallservice, Restwertgutachten
- Leistungsänderungen
- Finanzierungsvermittlung über CC-Bank
- Rahmen- und Gabelvermessung
- Unfall- und Gebrauchtmotorrad-Ankauf

Lieferzeiten und Preisänderungen vorbehalten

SJM-PARTNER:
Raum RHEIN-MAIN-ODENWALD: Motorradpoint GmbH, Beineäcker 4-8, 64395 Brensbach, Tel.: 06161/8416, Fax: 06161/8418
Enduro-Stützpunkt MÜNCHEN: Enduro-Zentrale GmbH, Blumenstraße 33, 80331 München, Tel.: 089/264200, Fax: 089/268343
Raum AUE: Zweiradcenter Bernhardt, Rudolf-Weber-Str. 83, 08294 Lößnitz, Tel.: 03771/35120, Fax: 03771/33519
Raum KONSTANZ: Gerry's Motorrad Shop, Byk-Gulden-Str. 33, 78467 Konstanz, Tel. 07531/67676, Fax: 07531/64005
Raum OBERSCHWABEN: Zweirad Jäger & Gröber, Lohbachstr. 12, 88512 Mengen-Rulfingen, Tel.: 07576/395, Fax: 07576/92128

0190-270060 per ☎ nur DM 0,23/12 Sekunden.
Ein Service von Legion und MOTORRAD
Aktuelle Motorrad-Sportergebnisse
MOTORRAD SPORT-LINE

Alles, worauf man abfährt.



Finanzierungsvermittlung mit und ohne Anzahlung
Leasing mit 20% Anzahlung bei 20 bis 36 Monaten Laufzeit ohne Km-Begrenzung

HONDA Auswahl:

Modell	Preis
GL 1500 SE '95 US	ab 32.990,-
GL 1500 SE '93	28.990,-
GL 1500 Asp. '93 US	27.990,-
VT 1100 C2 ACE	19.490,-
VT 600 C EU	10.790,-
VT 600 C de Luxe US	11.490,-
VF 750 C Magna '94 EU	13.990,-
CB 750 '95 EU	11.290,-
NTV 650 '93/'94	8.990,-
CB 500 '94 EU	8.590,-
CBR 1000 F '95	16.490,-
CBR 900 RR '95	17.990,-
CBR 600 F '95	13.790,-
VTR 250 24 kW/33 PS=175 km/h	6.990,-
XL 600 V Transalp '95 EU	11.490,-
NX 650 Dominator '95	9.290,-
CN 250 Helix '95	8.990,-

YAMAHA Auswahl:

Modell	Preis
XV 1100 Virago '95	11.990,-
XJ 900 S '95 EU	13.490,-
XV 750 Virago '95 US	11.290,-
YZF 750 R '94 EU	14.590,-
FZR 600 R '94 EU	12.490,-
FZR 600 US	10.990,-
XTZ 750 Super Ténéré EU	12.490,-
XT 600 K/E	6.990,-/7.990,-
TT 600 S '95 EU mit Kickst.	9.290,-

KAWASAKI Auswahl:

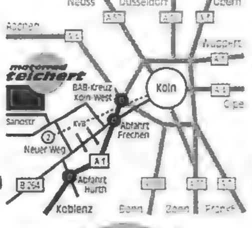
Modell	Preis
ZX-9 R '94 US grün	16.990,-
ZXR 750 '94 US	15.990,-
ZZ-R 600 '94 EU	12.990,-
GPZ 500 S '94 EU	8.690,-
VN 1500 Vulcan '94 US	14.590,-
EL 250 '94 EU	7.290,-
KLX 650 C EU	9.390,-
KLE 500 '94 EU	9.690,-

SUZUKI Auswahl:

Modell	Preis
GSX-R 1100 W '94	14.990,-
GSX-R 750 W '94 EU	13.990,-
RF 900 R '94 EU	14.790,-
VS 1400 Intruder	14.990,-
VS 800 Intruder '95 US	11.490,-
LS 650 Savage '94 EU	7.990,-
GS 500 E '94 EU	7.390,-
DR 650 RE '94 EU	7.990,-

SERVICE

- Der Szene-Treff im Großraum Köln
- Über 2000 qm Erlebniswelt in faszinierendem Fabrik-Ambiente
- Relaxen in unserer Cafeteria
- DUCATI CAGIVA Vertragshändler
- 2 Jahre Garantie (ohne km-Begrenzung)
- Inzahlungnahme möglich
- Neu: große Gebrauchtfahrzeug-Börse in eigener Halle (An- u. Verkauf)
- Meisterwerkstatt mit 1a Service
- Werkstatt-Leihfahrzeuge
- Import, Export, Zoll, Versand
- Reichhaltiges Zubehör-Angebot
- Exclusives Bekleidungssortiment
- Geschäfts- und Öffnungszeiten:
  Montag - Freitag: 9 - 18 Uhr
  Samstag (lang): 9 - 14 (16) Uhr
  Sonntag (kein Verkauf): 10 - 15 Uhr



motorrad teichert

Motorrad Teichert GmbH
Sandstraße, D-50226 Frechen
Tel. Verkauf: 02234/22053
Tel. Ersatzteile: 02234/22014
Fax: 02234/56523
Tel. Export: 02234/22058
Fax Export: 02234/24605

Honda

VFR 750 F, EZ 4.93, 12000 km, rot, Top-Zustand, VB 12.800,-. 0921/31558

Motor, Rahmen, Teile: CBR 1000/600, CB 1100/900/750/400, VF 1000/750F/S, NS 400, VFR 750, CBX 1000, XL 185, CX 500, FT 500, VT 500. 07231/71411 H

NTV 650 '94 EURO
Kardanantrieb **8.999,– DM**
ab Lager Lünzen. Finanzierungsangebot: effekt. Jahreszins 4,99%, Anzahlung 25%, Laufzeit 12, 24 oder 36 Monate



ZWEIRAD-TECHNIK DIETER KÖNEMANN
Kawasaki • Honda • Suzuki • Yamaha
Alte Landstraße 3 • 29640 Schneverdingen/Lünzen
Telefon (05193) 50031 • Fax 50082

CB 750/900 F-Motoren. 02620/8800 H

DOUBLE-VOLT
12 Volt/H4 für Enduros
Tel. 08193/6773
Fax 08193/8055

Honda VT 1100 C2, EZ 3.95, 400 km, DM 19.900,-. Tel. 06392/2626 H

400-ccm-Klasse, gebraucht, aus Japan, alle Marken.
Telefon 05258/22243 H

CBR 600 PC25 Rahmen m. Brief, k. Unfall. MGH. 0521/451613 H

CBR 900, 93-94, i. T. 02429/1879 H

CBR 400 RR, Bj. 12.92, 2800 km, VB 10.800,-. Tel. 089/7938975

GEBRAUCHTTEILEVERSAND
großes Teilelager • täglicher Versand
MOTO CLASSIC Breisach, Tel. 07667/7880, Fax 80199

GB 500 Clubman, EZ 4.92, 5000 mls., TÜV neu, 27 o. 38 PS, VB DM 6000,-. Tel. 0831/98611

6-Zyl. CBX 1000, Originalzustand, VB 5900,-. Tel. 05665/2123

GOLD WING ZUBEHÖR
DRAG SPECIALTIES KÜRYAKYN
HONDALINE MARKLAND
Für alle GL-Modelle, Katalogversand nur gegen Voreinsendung von DM 10,- Modell angeben
HEESCH & CARSTENSEN
TROLLKJER 5 • 24885 SIEVERSTEDT • SÜDERSCHMEDEBY
TELEFON: 04638/8222 • FAX 04638/8224

650 NTV, rot, 42 kW, 8300 km, Hauptständer, Koffersatz, noch 10 M. Garantie, DM 7900,-. Tel. 05321/41384

GEBRAUCHTTEILEVERSAND
für alle japanischen Motorräder
Tel. 0202/452030 · Fax 0202/449411

CB 500 Clubman (38 PS), neu, noch nicht zugelassen, krankheitshalber zu verkaufen, gegen Höchstgebot. Tel. 07147/4519

MPR - Testsieger (Platz 1 u. 2) im Verkleidungstest PS 1/95
Kohlefaser-Sichtteile die sich sehenlassen können
z. B. **CBR 600** (ab Bj. 95) + **CBR 900** (ab Bj. 92)
Bj. 94/95 mit Scheinwerferhalter mit oder ohne Scheinwerferausschnitten
Super-Leichtbau direkt v. Hersteller. Rahmenschoner, Plexischeiben, Kohlefaser-Formel 1-Spiegel, Bastelplatten, Decorsätze + Folienbeschriftungen, u. v. m. für viele Modelle.
Verkleidungen, Höcker + Kotflügel mit TÜV. Auch in GFK
Gesamtkatalog DM 10,– in Briefmarken
Einzelprospekt (Farbe) mit Modellangabe gegen DM 4,–
Kunststofftechnik MPR
Tel. 02691/2003, Fax 2002
53518 Adenau, In der Ec 7
(200 m neben der Nürburgringauffahrt Breidscheid)

XRV 750, Bj. 94, 9800 km, Zub., VB 12.300,-. Tel. 08282/1062

Alu-Inbusschrauben-Set, lieferbar. H&B GmbH, Tel. 02154/5579 H

MOTORRAD technik hamburg
Telefon (040) 8318037

HONDA

Modell	Preis
VT 1100 ACE, '95	DM 20.990,-
CBR 900 R '95	DM 17.990,-
VFR 750 F '95	DM 15.990,-
VF 750 C, '94	DM 13.990,-
CB 750 F, '94	DM 10.990,-
XRV 750 Africa Twin, '95	DM 14.290,-
NX 650 Dominator '94	DM 8.990,-
CBR 600 F, '95	DM 13.990,-
CBR 600 F, '94	DM 12.990,-
VT 600 C de Luxe, '95	DM 11.490,-
VT 600 C, '95	DM 10.990,-
XLV 600 Transalp '95	DM 10.990,-
XR 600 R, '94	DM 9.490,-
CB 500, '94	DM 8.490,-

KAWASAKI

Modell	Preis
VN 1500, Speiche, '94	DM 15.290,-
ZZR 1100, '95	DM 18.290,-
ZX-9 R, '95	DM 17.990,-
ZX-9 R, '94	DM 16.990,-
ZZ-R 600, '94	DM 12.990,-
KLE 500, '94	DM 8.990,-
EN 500, '94	DM 8.990,-
GPZ 500 S, '94	DM 8.990,-

SUZUKI

Modell	Preis
VS 1400 Intruder, '94/'95	DM 14.990,-
GSX-R 1100 W, '95	ab DM 16.990,-
GSX-R 1100 W, '94	DM 15.490,-
GSX 1100 G, '93	DM 12.690,-
VS 800 Intruder, '95	DM 11.690,-
GSX-R 750 W, '94/'95	ab DM 14.790,-
GSX 750 F, '95	DM 11.490,-
DR 650 R/E '94	DM 7.990,-
LS 650, '95	DM 7.990,-
GSF 600 Bandit, '95	DM 9.990,-
RF 600 R, '93/'94/'95	ab DM 10.990,-
DR 350 SH, '93	DM 6.990,-

YAMAHA

Modell	Preis
V-MAX, '95	DM 16.990,-
XJR 1200, '95	DM 15.690,-
XV 1100, '94/'95	ab DM 12.490,-
XJ 900 Diversion, '95	DM 13.490,-
TDM 850, '95	DM 12.990,-
YZF 750 R, '94/'95	ab DM 14.990,-
XTZ 750, '94	DM 12.290,-
XTZ 660, '94	DM 9.490,-
FZR 600, '93/'94	ab DM 10.990,-
XJ 600 Diversion, '93	DM 8.690,-
TT 600, E.-Start, '95	DM 8.690,-
TT 600, '95, Kick-Start	DM 9.290,-
XT 600 E, '94/'95	ab DM 7.990,-
XV 535 SP, '95	DM 9.790,-
XV 535, '94	DM 8.990,-

Andere Modelle auf Anfrage
Leistungsreduzierung auf 25 kW/37 kW/72 kW auf Anfrage.
1 JAHR WERKSTATTGARANTIE OHNE KM-BEGRENZUNG!!
EXPORT · ENQUIRIES WELCOME
Preisänderungen und Lieferzeiten mit Vorbehalt.
Glimm & Dipl.-Ing. Finke o.H.G. · Eckhoffplatz 15
22547 Hamburg · Fax 040/836038

VFR 750 F, 92, i. T. Tel. 07225/76834, Fax 07225/79988, ab 19 Uhr H

An Liebhaber! Verk. CB 500 Four, Bj. 74, 1 Jahr TÜV, techn. + opt. in gt. Zust., orig. km 39000, VB 3600,-. Tel. 07361/77997



Markland Hondaline
Drag Specialties, Küry Akyn
A. Rost
Postfach 104, 97230 Estenfeld
Tel. 09305-1523, 0171-220 1386
Fax 09305-1436

CBR 900 RR, 95, alle Farben, sof. lieferb. Tel. 08335/8014 H

XR 600 R, Bj. 86, orange, 27000 km, Motor neu, 630 ccm, Schiermeister, ca. 50 PS, + 42 Ltr.-Tank, Träger, Aluboxen, H4, Ölkühler, WP-Federn, VB 3950,- DM. Tel. 07531/76113

EG-IMPORTE z. B.:
VT 1100 ACE sofort lieferbar
megabike 06821/14634

Limas i. Tausch od. neu gewickelt. Tel. 07172/8408 od. 0172/8304109 H

Neu- und Gebrauchtteile, ab 50 ccm. Fa. M&K, Tel. 05231/34670, Fax 26579 H

CBR 900 RR, i. T. 02323/27264

CB 500, EZ 5.94, 58 PS, 1500 km, Top-Zustand. Tel. 09723/7282

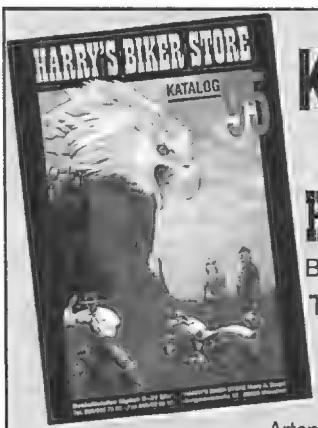
Ankauf von Unfällen
komme mit „Barem" + hole ab
Gebrauchtteileversand
Heinemann GmbH · 02833/2417 H

Willi's Wing Shop, Exclusives für Gold Wing. Lübeck, Tel. 0451/308229 H

VT 600 C, in Teilen. 05232/71556 H

Motorradgebrauchtteile
Fa. Wiltzer · Jahnstraße 46
Düsseldorf · 0211/381801
Suche Unfall/Defekt und Gebraucht

CBR 600 (PC25), i. T. 07123/41490 H



KATALOG '95

anfordern,
240 Farbseiten, kostenlos!

HARRY'S BIKER STORE

Bergmannstr. 12, 80339 München
Tel. (9–21 Uhr) **089/502 71 26**
Fax 089/50 88 18

Clubservice
Wir drucken Clubemble auf alle Arten von Shirts, Regenkombis, Caps etc.
Wir sticken Patches, Colours, Fahnen usw. ***Superpreise im Katalog!***

CB 250, Bj. 76, 2 Zyl., 4-Takt, kpl. od. in Teilen. Tel. 05261/15327

3x VFR 400 R, gebr. Krämer/Willich, Tel. 02154/5085 H

CBR 600 PC10/23 Alu-Racingtöpfe, Sonderpreis. MGH, 0521/451613 H

Motorrad Gebhardt GmbH

Import-Export • Groß- und Einzelhandel

HONDA		YAMAHA	
SA 50 Vision 50 ccm	3.299,–	XV 250 S Virago	6.999,–
Bali Roller 50 ccm	3.799,–	XV 250 S Virago /95 Euro	7.199,–
Dax ST 70 Euro Krad	4.299,–	XV 535 Virago /94 Euro	8.499,–
Helix/95	8.999,–	XV 535 Virago /95Euro	8.999,–
CB 500 Euro	8.499,–	XV 535 SP /95 Euro	9.399,–
VT 600 Shadow /95 US	10.999,–	FZR 600 /94 US	10.999,–
VT 600 Shadow /95 Euro	11.299,–	FZR 600 R /94 Euro	12.599,–
VT 600 Shadow/Deluxe/95	11.499,–	XJ 600 S Diversion /95	8.999,–
CBR 600 F /94 Euro	12.999,–	XJ 600 N /95 Euro	8.699,–
CBR 600 F3 /95 Euro	13.999,–	XT 600 K /Euro	7.799,–
Transalp /95 Euro	10.999,–	XT 600 E /94	8.199,–
XR 600 R /95	9.499,–	XT 600 E /95 Euro	8.699,–
NX 650 Dominator	9.499,–	TT 600 K /95	8.999,–
XR 650 L /94 US	9.599,–	TT 600 E /95	8.999,–
CB 750 Sevenfifty /95 Euro	10.999,–	XTZ 660 Tenere /Euro	9.499,–
VF 750 C Magna /94 US	13.999,–	XTZ 750 Super Tenere	12.499,–
VF 750 C Magna /95	14.499,–	XV 750 Virago /95 US	10.999,–
VF 750 C Deluxe /95	14.999,–	XV 750 Virago /95 Euro	11.699,–
VFR 750 F /Euro	15.999,–	YZF 750 R /Euro	15.499,–
Africa Twin	13.999,–	TDM 850 /92	11.499,–
PC 800 Pacific Coast /95	15.499,–	TDM 850 /95 Euro	13.499,–
CBR 900 RR /95	16.999,–	XJ 900 F /94 Euro	11.599,–
CBR 1000 F /95	15.999,–	XJ 900 S /95 Euro	13.999,–
CBR 1000 /95	15.499,–	FZR 1000 /94 Euro	16.499,–
VT 1100 Shadow /95 Euro	15.999,–	FZR 1000 /95 Euro	17.499,–
VT 1100 ACE	19.999,–	GTS 1000 /93 Euro	15.999,–
ST 1100 /95 Euro	19.999,–	XV 1100 Virago /95 US	11.999,–
ST 1100 ABS/TCS	22.999,–	XV 1100 Virago /95 Euro	12.999,–
GL 1500 Aspencade /95	28.999,–	FJ 1200 ABS	15.499,–
GL 1500 SE /95	33.999,–	XJR 1200	auf Anfrage
KAWASAKI		V-Max /95	17.499,–
EL 250 Eliminator	6.999,–	**SUZUKI**	
ZXR 400 /Euro	13.499,–	LT 50 Kindervierrad	2.799,–
GPZ 500 S	8.999,–	GS 500 E	6.999,–
EN 500 Vulkan /95	8.499,–	GSF 600 m. Verkleidung	9.999,–
ZZR 600 /94	12.499,–	GSX-600 F /94	10.499,–
ZXR 750	15.999,–	RF 600 R	11.999,–
ZR 750 Zephyr	10.999,–	LS 650 Savage /95	7.699,–
ZX-9 R /95	17.499,–	GSX 750 F /94	11.499,–
GTR 1000 Tourer	15.499,–	GSX-R 750 W	auf Anfrage
ZZR 1100 /95 Euro	17.999,–	VS 800 Intruder /95	11.299,–
GPZ 1100 /95	14.999,–	RF 900 R /94	14.999,–
VN 750 Vulkan	11.499,–	GSX-R 1100 W	auf Anfrage
VN 1500 Vulkan	14.999,–	VS 1400 Intruder /95	ab14.999,–

Jetzt mit Servicecenter

Leistungsreduzierungen für viele Modelle auf Anfrage möglich. Ersatzteilbestellung für alle Importmodelle möglich. Bahnversand in gesamter BRD. **Weitere Modelle und Fabrikate auf Anfrage.** Preise in DM. Alle Motorräder erhalten 1 Jahr Werkstattgarantie (außer MC-Modelle). Lieferzeit und Preis vorbehalten. Händlerpreise mit Gewerbeanmeldung und Werkstattnachweis anfordern.

Export-Zollabwicklung
We ship worldwide

Tel.: 02 11 / 730 90 30
Fax: 02 11 / 730 03 04
40231 Düsseldorf • Höherweg 301
40215 Düsseldorf • Karl-Rudolf-Str. 172

Motorrad Heun GmbH, Honda-Vertragshändler, Neumotorräder: CB 500, DM 8490,-, VT 600 C, DM 10.990,-, CBR 600 F, DM 14.690,-, NTV 650, DM 8990,-, CB 750 F, DM 11.290,-, XRV 750, DM 13.990,-, XL 600 V, DM 10.990,-, NX 650, DM 8990,-, VF 750 C, DM 14.990,-, VFR 750 F, DM 16.490,-, CBR 900 RR, 18.790,-, CB 1000, gelb, DM 14.990,-, CB 1000, schwarz, DM 15.990,-, CBR 1000 F, DM 16.490,-, ST 1100, DM 19.990,-, 2 Jahre Werksgarantie. Tel. 02842/13057 H

Gebrauchtteile

MT 8, MB 8, MBX 80 R, MTX 80/R1/2, SL 125, XL 125 S/K, CB 125 T/K, XL 185 S, CM 185/200 T, CB 250 RS, XL 250 K/S/R, CB 250 K/G/T/N, CJ 250 T, XL 350 R, CJ 360 T, CB 350/400 Four, CB 400 N/T, CM 400 T, NS 400 R, CB 450 N/S, CB 450/500 K, XBR 500, XL 500 S/R, FT 500, GL 500, VF 500 F/F2, VT 500 E/C, CX 500/E/C/T, CB 500/550 Four, CBX 500 F/F2, CBR 600 F, VT 600 C, XL 600 R/LM/RM, XL 600 V, NX 650, CX 650 C/E, GL 650, CB 650/C, CBX 650 E, CB 750 C/S.S./F1/F2/KZ/KO-7, CBX 750 FE/F2, VF 750 F/S/C, VFR 750 F, XLV 750 R, CB 750/900 Bol d'Or, CBX 1000, VF 1000 FE/FF/F2/R, CBR 1000 F, GL 1000 K1-4/1100, CB 1100 F/R, VF 1100 C, ST 1100.

Motorrad Ott **VERSAND**
Damelsdorf **Tel. 09604/1850 oder 3299**
Regensburg **Fax 09604/3336**
Oberlungwitz (bei Chemnitz) Tel. 03723/42427
Kaufe Unfall-, defekte + gebrauchte Motorräder

Verk. XL 600 V-Rahmen u. Brief, Bj. 93, def. DM 1500,-. Fa. Ott, 09604/1850 H

Gold Wing, Bj. 77, gt. Orig.-Zust., 80000 km, VB 5200,-. Tel. 07042/940526



WONKA
Vertragshändler

40233 Düsseldorf · Erkrather Str. 246
☎ 0211/7338163

Gold Wing 1200, Lim. Edition, Topzust., 19000 mls. 17.500,-. 05323/78615

Ankauf von Unfall-Motorrädern
Verkauf von Gebrauchtteilen
Fa. Jansen · Tel. 0 20 65/6 59 13+14

CBX 1000 Pro Link, 29900 km, Orig.zust., EZ 3.94, VB 8600,-. 07457/1590

Alu-Kettenräder
D.I.D-Ketten • D.I.D-Rennketten
Jordan-Motorsport
Telefon + Fax 04 21 / 6 36 82 62

Africa Twin, blau-weiß-rot, EZ 6.93, 19000 km, kein Gelände, Topzust., m. Topc., 11.000,-. 07223/900108 ab 18 h

ST 1100, 94, in Teilen. 09141/4355 H

CBR 400 RR, 95, 11.900,-. 09381/4922

GL 1500/6, SE, US, Bj. 93, türkis-met., 13000 km, Topzust., neuer Brief, VB 30.400,-. Tel. 07621/791330

Su. CBR 900 RR, Unf. od. in Teilen. Tel. 02133/73373

g.wilhelmsen
Motorradtechnik GmbH
Stapelholmer Weg 10
24988 Oeversee
Telefon 04630/1011
Fax 04630/1013

BIMOTA	**DM**
SB 6, '94	29990,–
YAMAHA	
XV 535, '94/SP '94	8490,–/8990,–
TT 600, K '95/E '95	9190,–/8790,–
XT 600, E '94/E '95	8190,–/8190,–
FZR 600, '93/R '94	10990,–/11990,–
XTZ 750, '94, Super Ténéré	11990,–
XV 750, '95 US/'95 EG Virago	10690,–/11890,–
FZ 750, '91, Sondermodell	10490,–
YZF 750, '94, offen	15490,–
YZF 750, '93 SP, offen (72 kW + 250,–)	16990,–
FZR 750 R, '91, „OW 01"!!	22490,–
TDM 850, '94	12990,–
XJ 900, F '94/S '95	11490,–/13490,–
FZR 1000, '92/'94, EG	13990,–/15990,–
XV 1100, '95, Virago-Speiche	12990,–
XJR 1200, '95	15790,–
KAWASAKI	
EN 500, '94	8790,–
GPZ 500 S, '94	8890,–
ZZ-R 600, '94	12290,–
VN 750, '94, Vulkan	11290,–
ZX-9 R, '94	16990,–
GPZ 1100, '95 US	13990,–
VN 1500, '94 US, Guß	13990,–
SUZUKI	
GS 500 E, '93	6690,–
LS 650, '94	7790,–
GSX 1100 R, '93/'94, offen	14490,–/15390,–
RF 900 R, '94/'95	14790,–/15290,–
GSX 1100 G, '93	12990,–
VS 1400, '95, Intruder	ab 14590,–
HONDA	
VFR 400 R, '93-'94	12790,–
VT 600 C, '94/'95, Shadow	10590,–/10990,–
CBR 600 F, '94/'95	12990,–/13990,–
NTV 650, '93, Revere	8290,–
VF 750 C, '94	13990,–
CB 750, '94, Seven Fifty	11290,–
XRV 750, '93/'94, Africa Twin	13490,–/13990,–
VFR 750 F, '92-'93/'95	14290,–/15390,–
CBR 900 RR, '95, offen	ab 17490,–
CBR 1000 F, '94	15890,–

Fast alle Fahrzeuge auf 20 bzw. 25 und 72 kW reduzierbar!! Andere Modelle auf Anfrage. Alle Preise sind Endpreise. 1 Jahr Werkstattgarantie ohne km-Begrenzung. Preisänderung und Lieferzeit mit Vorbehalt.

2x RVF 400, gebr. Krämer/Willich. Tel. 02154/5085 H

Transalp, 94, i.T. Tel. 05139/87510

CBR 1000, 88, def., 2800,-. Tel. 07071/23822 H



Scheibner & Witte u. Co. GmbH
Braunschweig
GEBRAUCHTTEILE
TEL. 0531-71424
FAX. 0531-78208
VERSAND

Fun-Bike-Umbau Dominator NX 650, 120er Reif. vo. u. 160er hi., EZ 8.94, 7300 km, scheckheftgepfl., Topzust., DM 10.500,-. T. 07143/18011 od. 26883 H

CBR, VFR, CB, CB-1, i.T. 07234/1837 H

GEBRAUCHTTEILEVERSAND
großes Teilelager · täglicher Versand
MOTORRADLADEN AUGSBURG
Tel. 08 21/59 45 67, Fax 08 21/57 68 80

Gold Wing 1200 US Asp., EZ 5.89, 33000 mls, 99% Chromzub., techn. u. opt. 1a, VB 15.900,-. 02684/5314

Gebrauchtteile Versand
CB 400/450 S/CX 500/ XBR 500/VFR 400/750, 87-94/VT 500 E+C/CBX 550/650/750/CB 650/750/900 Seven Fifty/CBX 1000/VF 750 F+S/VF 1000/CBR 600/1000, 87-93/GL 1000/1200/NTV 650/VT 600/CBR 900/ST 1100
Kaufe Unfall- und Defekt-Motorräder
Tel. 0 81 39/76 46 · Fax 0 81 39/81 50

CBX 750 F, Bj. 84, Motorschaden, VS. Tel. 03677/654150

JAPAN SPEED
Import-Export Wholesale Händler-Privat // MoTorrad Staudinger GmbH

08031 - 44930 JAPAN SPEED

HONDA BALI
Der schönste unter den 50'er Rollern!? Unsere Kunden sagen "Ja". Denn sie kommen, sehen, staunen und kaufen!



Gelungenes Design, viel Stauraum, tolle Trendfarben, schnell und wendig. Das Fahrvergnügen für alle, zum kleinen Preis. Bestellen Sie jetzt, solange der Vorrat reicht.

APRILIA

Pegaso 650 Funduro	8990

BETA

Zero'92(w.93') Trial ab	6900
Zero-Gara'93 Trial ab	7500
Techno'94 Trial ab	8500

DUCATI

400SS Straße	10990

HONDA

NSR50 93-Moped	3990
SJ50R "Der Traumroller" Bali	3990
NX125K/R LittleDominator End.	4990-5990
TLR200H Reflex Trial	4990
CN250N/R Helix Roller	8990-9490
NX250P Dominator Enduro ab	6490
VTR250K Interceptor Straße	6990
XR250RN92 - Cross-End. ab	6590
TRX300FourTrax - ATV ab	11990
TRX300FourTrax4*4 -ATV ab	12990
CB500R - Straße ab	8490
CBR600F -Straße ab	12990
VT600C/CL Shadow Chopp. ab	10990/11490/11990
XL600VP/R Transalp Enduro ab	9990-10990
XR600R-P/R - End.-Cross ab	8590/8990/9490
NTV650 Revere Straße ab	8690
NX650P/R Dominator Enduro ab	8490-9490
XR650L - End.-Cross ab	9990
CB750M-91 Nighthawk Classic ab	9490
VF750C Magna Powerchopper ab	13690
VFR750M/P/R - Straße ab	12990/13790/15990
XRV750 AfricaTwin Enduro ab	13990-14690
PC800K/R PacificCoast Touring ab	15490
CB1000 Machobike Classsic ab	14490
CBR1000P/R - Straße ab	14990-15990
ST1100 PanEuropean Touring ab	18990
VT1100 Shadow Chopper ab	16490-19990
GL1500I/A/SE Goldwing Touring ab	26490-34990

KAWASAKI

KMX200XR/TT-Showkiller Enduro	5990
ZZ-R600 - Straße ab	12990
KLR650B2/3 90/91 Tengai End.	8590
ZXR750R'94 - Straße	15990
ZZ-R1100 92 - Straße	15490
ZZ-R1100 Straße ab	16990-17990

SUZUKI

GN125 Chopper	4590
LT-4WD Kg.Quad 4-Rad ab	12990
DR350S Enduro ab	6490
GSX-R600P - Straße ab	12990
DR650RP - Enduro ab	7490
DR650RSEP - Enduro	7990
GSX750F Straße ab	10990
VS800 Intruder Chopper ab	11490
GSX-R1100 - Straße ab	14990
VS1400P/R Intruder Chopper ab	14990

YAMAHA

SV80 Snowmobil	4990
YZ125 - Cross ab	5490
YZ250 Cross ab	5990
TT350 - End.-Cross	7990
XT350 Enduro ab	5990
XV535N/SP Virago Chopper ab	8790-9490
FZR600'92'93'94 EG - Straße	10990/11490/13990
TT600Kick Euromodell Enduro	9690
TT600Elektro Euromodell Enduro	9690
TT600'93 Jap.Mod. Cross-End. ab	7990
XJ600S Diversion Classic ab	7990-8490
XT600E Enduro ab	7990-8490
XT600K Enduro ab	7290
XTZ660 Tenere Enduro ab	8490-8990
FZX750 Fazer Classicdream	13990
XTZ750 SuperTenere End. ab	12490
XV750 Virago Chopper ab	10990
YZF750R'93/94 - Straße ab	14990-15990
TDM850'93/94 - Straße ab	12990
FZR1000'91/94 - Straße ab	13490-15990
XV1100 Virago Chopper ab	12490
V-Max-D'94-95 - Showbike ab	16990-17990

Lieferzeit und Preisänderungen mit Vorbehalt. Zwischenverkauf vorbehalten. Versand Weltweit. Lieferung mit eigenem Werksverkehr möglich. Andere Modelle auf Anfrage. -English spoken-

JAPAN SPEED
MoTorrad Staudinger GmbH
Enzensperger Str. 5
83026 Rosenheim
Phone: 08031 - 44930
Telefax: 08031 - 69156

Werden Sie Japan Speed Partner!
Become a Japan Speed Partner!
We are constantly looking for new Motorcycles, current Production or Overstocks - Factories, Producers, Importers Wholesalers, Dealers and Liquidators all over the world are welcome. Don't hesitate to make us a Offer! Let them roll!

MOTOP 86154 Augsburg · Zollernstraße 30 · Telefon 0821/422777 · Fax 0821/414202 · **Superpreise für Neumotorräder**

DUCATI	
916 Strada '95 1 Sitz/2 Sitz	ab 27 490,–
916 F/SP2 '95, 1 Sitz	ab 29 990,–
900 SL '95 Vollverkleidung	ab 17.790,–
900 SS '95 Halb-/Vollverkleidung	ab 16 790,–
900 Monster '95	ab 16 490,–
750 SS '95 Halb-/Vollverkleidung	ab 13 990,–
748 Strada '95 1 Sitz/2 Sitz	ab 22 990,–
600 Monster '95	ab 11.990,–
600 SS '95 Halb-/Vollverkleidung	ab 10.790,–

HONDA	
GL 1500 J/A/SE	23.790,–/29 490,–/29 490,–
ST 1100 STD/ABS '95, EG	18.790,–/21.790,–
VT 1100 C '95, EG15 990,–/US-Classic	19 490,–
CB 1000 F '95, EG	ab 14.790,–
CBR 1000 F '94/'95, EG	15 490,–/16.790,–
CBR 900 RR '94/95, EG	**17.790,–/18.790,–**
VFR 750 F '93/95, EG	14 390,–/16 490,–
VF 750 C '95, EG	14 790,–
XRV 750 '95, EG	14.390,–/15.290,–
CB 750 '95, Km	ab 10.490,–
NTV 650 '95, EG	9 190,–
NX 650 '94/'95, EG	8 490,–/10.290,–
VT 600 C '95, EG/US	10 790 –/11.390,–
CBR 600 F '94/95, US.EG	12.790,–/14 490,–
XL 600 V '94/'95	10.790,–/11.290,–
XR 600 R '95, EG	9 790,–
CB 500 '95, EG	8 690,–
NS-1 + CRM 75	6.150,–

YAMAHA	
V-MAX '95, US	16.790,–
FJ 1200 '95 N/ABS, EG	13.990,–/14.790,–
XJR 1200 '95, EG	14.790,–
XV 1100 Speiche '95, EG	**12.790,–**
GTS 1000 N/ABS, '95, EG	**15.790,–/17.490,–**
FZR 1000 '88/'93/95	**12.390,–/14.990,–/17.890,–**
XJ 900 '94/'95, EG	11.590,–/13.390,–
TDM 850 '95, EG	13.790,–
XV 750 Speiche '95, GUS, EG/US	**11.290,–/10.990,–**
YZF 750 '94/95 R	14.790,–/15.990,– SP:17.990,–
XTZ 750 '94/'95, EG	12.490,–/12.790,–
FZ 750 '94	11 490,–
XTZ 660 '94/'95, EG	8.390,–/10.490,–
FZR 600 '93/'95, EG	**10.790,–/12.590,–**
XJ 600 N/S '94/'95, EG	8 590,–/8 990,–
TT 600 S/E '95, EG	8 990,–
XT 600 K '94/'95, EG	**6.990,–/7.390,–**
XT 600 E '94/'95	8 190,–/7 890,–
XV 535 SP '95, EG	9.390,–
XV 535 N '93/'94/'95	**8.490,–/8.690,–/9.190,–**
DT 80 LC '95, EG	5.680,–
TZR 80 N/RR/RRE	5.790,–/5.590,–/6.190,–

KAWASAKI	
VN 1500 '95 Chopper, US.EG	14 790,–/15 790,–
ZZ-R 1100 '93/'95	15 990,–/17.790,–
ZR 1100 Zephyr '95	13.790,–
GTR 1000 '93/95	14 890,–/16 490,–
ZX 9R '94/'95, EG	16 990,–/17 490,–
ZX 6R '95, EG	13 990,–
ZXR 750 '94/'95, EG	15.790,–/16.990,–
ZR 750 Zephyr '95, EG	10 990,–
VN 800 Chopper '95, EG	12.490,–
VN 750 Chopper '94, EG	11 690,–
KLX 650 A/C '95, EG	10 490,–/8 990,–
ZZ-R 600 '94/95, EG	12 490,–/13 490,–
ZR 550 Zephyr '95, EG	8 990,–
EN 500 Chopper '94/'95, EG	8 990,–/9 490,–
KLE 500 '94/'95, EG	8.790,–/9.490,–
GPZ 500 S '94/'95, EG	8.690,–/8.990,–
ZXR 400 '94/'95, EG	13 490,–/13.990,–

BMW – CAGIVA – MOTO GUZZI – APRILIA – MuZ –
★★ SUPERGÜNSTIG ★★

SUZUKI	
VS 1400 Chopper '95, US/EG	**14.490,–/14.890,–**
GSX-R 1100 W '94/'95, EG	15 490,–/16 490,–
GSX 1100 F '94/'95, EG	13.990,–/14.490,–
RF 900 R '94/'95	**14.290,–/15.990,–**
VX 800 '95, EG	**10.490,–**
VS 800 Chopper '95, US/EG	11.290,–/11.790,–
DR 800 S '95, EG	9.390,–
GSX-R 750 W '94/'95, EG	13 890,–/15 490,–
GSX 750 F '94/'95, EG	10 990,–/11 690,–
LS 650 Chopper '95, EG	7 990,–
DR 650 '95 R+RSE/RE, EG	7.790,–/7.990,–
VS 600 Chopper '95, EG	10 790,–
RF 600 R '94/'95, EG	11.790,–/12 490,–
GSX 600 F '95, EG	10 390,–
GSF 600 S '95 Bandit	8.990,–
GS 500 E '95 EG	7 290,–
GSF 400 '95 Bandit	8.490,–
DR 350 S/SE '95, EG	6.790,–/7.890,–

Viele günstige Gebrauchte und Unfallmotorräder; English spoken; Import + Export; Andere Modelle auf Anfrage; Import, Lieferzeit, Preisänderung, Zwischenverkauf vorbehalten. 1 Jahr Werkstattgarantie

Honda

GL-AT-Motoren 10-1200, sowie div. Teile. Dipl.-Ing. Lahr, 06021/73304



Gebrauchtteileversand. 04192/7078 H

CBR 600, PC25, in T. 05232/71556 H

NSR 400, i. T. Tel. 07531/54898 H

Honda Hawk NT 650, rot, offen, aufw. umgeb., TÜV neu, top. 0521/402965

Honda Service (auch Import)
zwischen Ulm und Memmingen
Leistungsprüfstand, Tuning u. v. m. z. B. CBR 600 Supersport-Tuning, TÜV i. Hs., ET-Versorgung usw.
Fa. Held & Gutheber GbR
Telefon 07343/6337 • 89290 Obenhausen

Honda CBR 600 FM, weiß, 72 kW, 8000 km, EZ 93. Tel. 07471/93180 H

Suche Unfall/Defekt, verk. Geb.teile in Norddeutschl. 04421/202999 H

Honda-Gebrauchtteile,
tägl. Versand + Laden + Ankauf. Tel. 089/8340880, Fax 089/8203211 H

CBR 600 F, 95, Motor kompl., 1000 km. 069/835150

Suche Unf.-CBR 900-600. 02429/1879 H

CBR 600 F, EZ 3.94, 10000 km, zusätzl. Felg. lack., Schutzbl., Reifen Pirelli Dragon, VB 13.000,-. Tel. 0172/4363173

Su. XL 350-Motor, auch Unf., od. in Teilen. Tel. 08265/1091 od. 1009

CX 500, Bj. 85, 50 PS, 44000 km, TÜV 6.96, VB 4350,-. Tel. 04102/56697



GL 1000 K1, Bj. 76, Neuzustand, DM 9500,-. Tel. 04407/20945 H

CBR 900 RR, EZ 3.94, 1. Hd., 15.490,-. Honda Kesseler, Tel. 0211/370503 H

CBR 1000 F, SC 21, EZ 3.90, 42000 km, div. Extras. VB 7400,-. 0231/431637

Gebrauchtteile
XL 185/XL 200 R/CB 200/CB 250 K/CB 250G/CJ 250 T/XL 250 S/XL 250 R/CM 250 C/CL 250 S/CB 250 RS/CB 250 T/CB 250 N/CJ 360 T/CB 400 T/CB 400 N/CM 400T/CB 400 400F/NS 400 R/CB 450 K/CB 450 N/CB 450 S/CB 500 F/CX 500 C/GL 500/CX 500 Euro/XL 500 S/XL 500 R/VT 500 E/VT 500 C/VF 500 F/XBR 500/FT 500/CB 550 K/CBX 550/XL 600 R/XL 600 RM/CBX 650/GL 650/GL 650 C/CB 650 B/CB 650 C/CB 650 RC/CB 750 K6/CB 750 F1/CB 750 F2/CB 750 F2/CB 750 K7/CB 750 KZ/CB 750C/CB 750 F/CB 750 FB2/VF 750 S/VF 750 F/VFR 750 F/VF 750 C/CBX 750/CB 900 F/CB FV2/CB 900 FC/GL 1000/CBX 1000/NF 1000F/VF 1000 R/CBX 1000 Pro Link/CBR 1000 F/GL 1100/CB 1100 F/CB 1100 R
Firma Pickenbrock · Tel. 02366/85968 · Fax 02366/81935

Silver Wing, Bj. 85, Koffer, Topcase, Radio, s. gt. Zust., (k. Schrott), TÜV neu, VB 5800,-. 0621/812278

CBX, 6-Zyl., Typ CB-1, Neuzustand, Extras, VB DM 8900,-. -. Tel. 02507/4477

! Räder richtet !
sowie Gabeln und Bremsscheiben, für alle Fabrikate
E. Bach
Ruppertgasse 7, 97084 Würzburg
Telefon 0931/612082

Motorradtechnik München, 400 AT-Lima's auf Lager, AT-Motoren + Anlasser + CDI, gebr. Teile. Tel. 089/506363, Fax 089/507553 H

Shadow VT 600 C, EZ 10.90, 19500 km, 30 kW/41 PS, dkl.blau-met., Unfallsch. aber fahrber., VB 2700,-. 06171/55856

CX 650 C, Bj. 84, 28000 km, neuw. Zust., VB 5900,-. Tel. 0541/802207

6x VFR 400 R, gebr. Krämer/Willich , Tel. 02154/5085 H

„AFRICAN QUEENS"
für Africa Twin · Transalp • WÜSTENTANKS bis 60 Ltr.
Verk./Verleih. Tel./Fax 08137/5623

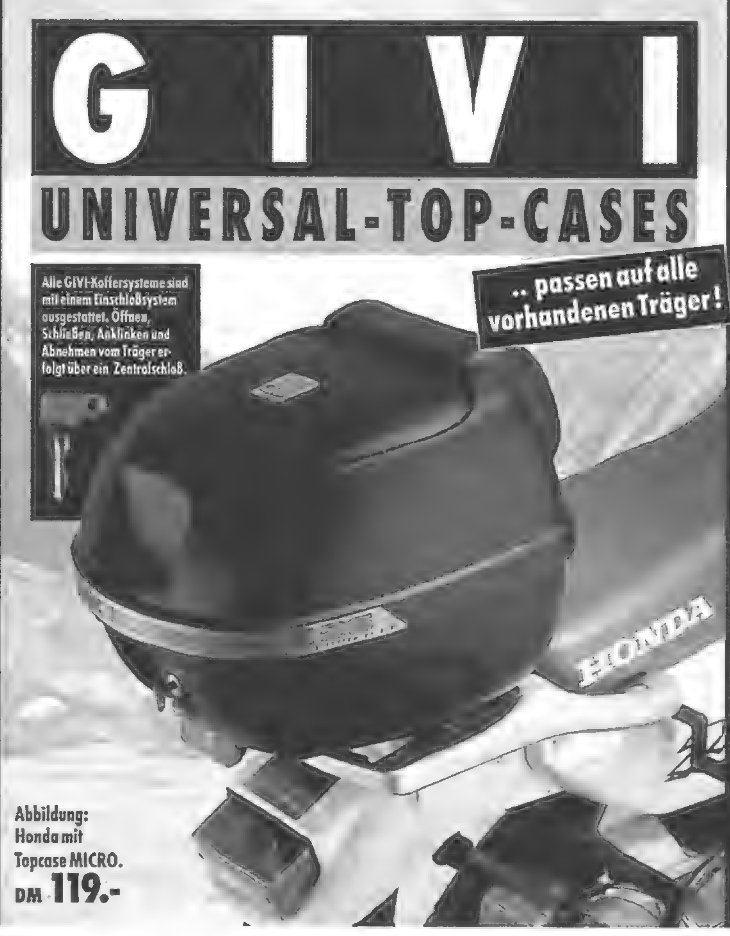
CBR 1000 F Dual, EZ 6.94, neuwertig, 17500 km, Langstrecken, für nur DM 12.500,-. Tel. 02645/3704

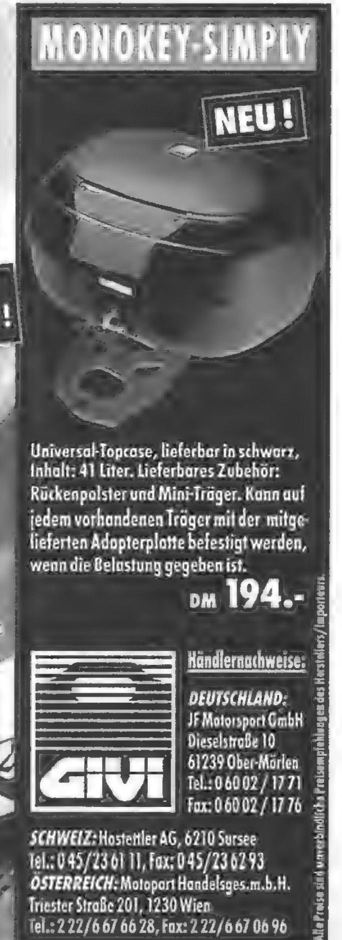
Sofort lieferbar!
CBR 900 RR
Honda-Vertragshändler
MOTORRAD BLASCHKE
Trierer Straße 15
54518 Osann-Monzel
Telefon 06535-210

Honda Transalp, neu, i. Tl. 11.000.000,-. Tel. I-0039/473/742251 H

Verk. CBR 600, Bj. 91, VB 9500,-. und. CBR 600 Motor, ideal für Motor-Aktiv Langstrecke. 05201/2536







1996 Modelle probefahren • Suzuki GSF 1200 Bandit • Yamaha TRX 850, XJR 1200

(Finanzierungsangebot: effekt. Jahreszins 4,99%* bzw. 9,99%, Anzahlung 25%, Laufzeit 12, 24 oder 36 Monate)**

BIMOTA

SB 6, SB 7 Suzuki	29.999,-**
DB 2, S R Injektion Ducati	23.999,-**

HUSQVARNA

610 TE, '95	11.499,-**
410 TE, '95	10.999,-**
350 TE, '94/'95	9.999,-/10.499,-**
125 WR	8.299,-**

DUCATI

600 M, '95	11.799,-**
600 SS, '95, Vollverkleidung	11.299,-**
600 SS, '95, Halbverkleidung	10.999,-**
748, '95, Strada	22.499,-**
748 SP, '95, Strada	28.999,-**
916, '95, Strada	27.999,-**
900 SS, '95, Halbverkleidung	16.299,-**
900 SS, '95, Vollverkleidung	16.499,-**
900 SL, '95, Superlight	17.999,-**
900 M, '95, Monster	16.499,-**

CAGIVA

600 River '95 mit Koffer	8.499,-**
600 W16 '95	7.799,-**
75 Prima	6.499,-**
125 Mito 2i Evolution	**6.999,-/7.899,-**
750 Elefant, Lucky	11.999,-**
900 Elefant, Lucky	12.999,-**

KAWASAKI

STRASSE/SUPERSPORT

GPZ 1100, '95	14.499,-**
ZZ-R 1100, '94/'95, offen	17.999,-/18.999,-**
ZX9-R, '94/'95	16.799,-/17.999,-**
ZXR 750, EU/US '95, offen	15.999,-**
ZXR 750, EU '93, offen	15.499,-**
ZXR 750 R, '94-'95	17.999,-
ZZ-R 600, '93/'94	11.999,-/12.999,-**
ZX-6R, '95	14.499,-**
GPX 600, EU '94	**9.999,-***
GPZ 500 S, EU '94, schwarz, grün, rot	8.999,-**
GPZ 500 S, EU '93,	**7.499,-**
ZXR 400, EU '93/'94	12.999,-/13.499,-**

STRASSE/CHOPPER

VN 1500 SE, EU/US '94/'95	ab 14.999,-**
VN 800, '95	11.999,-**
VN 750, EU/US '93/'94	**11.499,-**
EN 500, '93	8.499,-*
EN 500, '94/'95	9.499,-**
EL 250 E, '94, Eliminator, EU	**6.999,-***

STRASSE/TOURENSPORT

ZR 1100, '93, Zephyr	13.799,-**
ZR 750, EU '94, Zephyr	10.999,-**
ZR 550, EU '93/'94, Zephyr	8.499,-/8.999,-**

STRASSE/ENDURO

KLR 650, '95	8.999,-**
KLX 650 C, EU '93/'94	8.799,-/8.999,-**
KLX 650 A, '94, Vollcross-Modell mit TÜV	9.999,-**
KLR 600, EU '94	7.999,-**
KLE 500, EU '93/'94	8.499,-/8.999,-**

KAWASAKI JET SKI

JH 750/900	12.999,-/14.999,-
JS 750 SXi, Steher	10.999,-

SUZUKI

STRASSE/SUPERSPORT

GSX-R 1100, EU '93/'94/'95	14.999,-/15.499,-/16.999,-**
GSX-R 750 W, EU '94/'95	14.999,-/15.499,-**
GSX-R 750 W, EU '93	**13.999,-**
RF 900 RS-2, '95	15.999,-**
RF 900, EU '94/'95	14.499,-/14.999,-**
RF 600 R, EU '94/'95	11.999,-/12.499,-**
GSX-R 1100/750 W, '93	**14.999,-/13.999,-**

STRASSE/TOURENSPORT

GSX 1100 F, EU '94	14.499,-**
VX 800, '93	8.999,-**
GSX 750 F, EU '93/'94/'95	10.999,-/11.499,-/11.999,-**
GSX 600 F, EU '94/'95	10.299,-/10.799,-**
GS 500 E, I	499,-**
GSF 600, '95	999,-**
GSF 1200 Bandit	**17.999,-**

STRASSE/CHOPPER

VS 1400, US/EU '95	14.999,-/15.499,-**
VS 800, US/EU '95	11.499,-/11.999,-**
LS 650, EU '94/'95	7.799,-/7.999,-**
VS 600, '95	10.999,-**
GN 250, '95	4.999,-**

STRASSE/ENDURO

DR 800 S, EU '93	**9.299,-**
DR 650 RSE, EU '93	**8.299,-**
DR 650 RE, '94	7.999,-**
DR 650 R, EU '93/'94	7.299,-/7.999,-**
DR 350 R, EU '95 Vollcross mit TÜV	8.499,-**
DR 350 SE, EU '94/'95	**7.499,-**
DR 350 S, EU '93	**6.799,-**
DR 125 SE, '94	**5.299,-**

MOTO CROSS/KINDERMOTORRÄDER/ VIERRÄDER OHNE TÜV

DS 80 '95, Kindermotorrad	2.999,-
JR 50, '95, Kindermotorrad	2.199,-
LT 50, '95, 1 kW, Vierrad	2.699,-
LT 80, '95, 5 kW, Vierrad	3.999,-

KINDERMOTORRÄDER OHNE TÜV

LEM MOTOR Cross CR 2, 50 ccm, 1,1 kW/4500, Sitzhöhe 57 cm, 28 kg, für Alter 4-7 J.	1.799,-
LEM MOTOR Cross CR 3, 50 ccm, 2,6 kW/6800, Sitzhöhe 73 cm, 42 kg, für Alter 7-12 J.	2.099,-
LEM MOTOR Cross CR 4, 50 ccm, 5,3 kW/7500, Sitzhöhe 81 cm, 52 kg, für Alter 10-14 J.	2.999,-

KINDERBUGGY

49 ccm, 1,75 kW, Überr.b., verst.b. Sitz	2.999,-

HONDA/GOLD WING

GL 1500 SE, US '95, Jubiläums-Modell	33.999,-**
GL 1500 SE, EU '95, Jubiläums-Modell	29.999,-**
GL 1500 SE, EU '93/'94, Special Edition	27.499,-**
GL 1500 A, US '95, EU/US	27.499,-/28.999,-**
GL 1500 I, US '95	23.999,-**

STRASSE/SUPERSPORT

CBR 1000, EU '95, offen	16.499,-**
CBR 900 R, '95, US	17.999,-**
CBR 900 RR, EU '95	17.999,-**
RC 45, EU (RVF 750 R), '95	36.499,-**
VFR 750 F, EU '95	15.999,-**
CBR 600 F, EU '94/'95	12.999,-/13.999,-**
NS-1 (75 cc), '95, FS 1B	**6.199,-**

STRASSE/CHOPPER

VT 1100 C, EU/US '95 (Speiche + 1.800,-)	15.999,-**
VT 1100 C2, '95, American Classic Edition	19.999,-**
VF 750 C, US/EU '94/'95, Magna	**13.999,-**
VF 750 CD, '95, de Luxe	14.499,-**
VT 600 C, EU '94/'95	10.499,-**
VT 600 C, US '95, Shadow de Luxe	11.299,-**
VT 600 C, US '95, Shadow, einfarbig	10.999,-**

STRASSE/TOURENSPORT

ST 1100, EU '94, ABS/TSC	21.999,-**
ST 1100, EU '95	19.999,-**
CB 1000 F, EU '93/'94	**14.499,-**
PC 800, US '95, Pacific Coast	15.499,-**
CB 750, EU '95	10.999,-**
NTV 650, EU '94, Kardan	**8.999,-***
CB 500, EU '94/'95	**8.499,-**
NS-1 (75 cc), '95, FS 1B	**6.199,-**

STRASSE/ENDURO

XRV 750, EU '94/'95	13.999,-**
XL 600 V, EU '95	10.999,-**
NX 650, EU '93/'95, Dominat.	**8.499,-/9.499,-**
XR 650 L, US '94/'95	9.299,-/10.299,-**
XR 600 R, EU '95, Vollcross mit TÜV	9.499,-**
XR 600 R, HRC-Powerkit, 628 ccm	2.499,-**
CRM 75, FS 1B, '95	**6.199,-**
Z 50 Monkey, '94 TÜV/Betriebserl.	**3.699,-**
XL 600 V, '95, Transalp	**10.999,-**

STRASSE/ROLLER

CN 250, US/EU '95 Helix	8.999,-**
SA 50 Vision	3.499,-**
SFX 50 Sport mit Stauraum	3.799,-**
SJ 50 Bali mit Stauraum	3.799,-**
NH 50 Lead	3.299,-**

MOTO CROSS/OHNE TÜV

CR 125/250 '95	8.699,-/9.499,-
Z 50 R, '95, 4-Takt Kindermotorrad	2.999,-
QR 50, '95	2.349,-

VIERRÄDER/OHNE TÜV

TRX 400 FWS	12.299,-**
TRX 300 FWS	10.999,-**

YAMAHA

STRASSE/SUPERSPORT

FZR 1000, '95 US/EU, offen	15.999,-/17.999,-**
FZR 1000, EU '94, offen, 3GM	16.999,-**
FZR 1000, EU '93, offen, 3GM	14.999,-**
FZR 1000, EU'88, offen	**11.999,-**
YZF 750 R, EU '94/'95, offen	14.999,-/16.499,-**
YZF 750 SP, EU '94, offen	17.999,-**
FZR 600 R, EU/US '94/'95	12.799,-/12.999,-**
FZR 600, US '94/'95, Doppel-scheinwerfer	**9.999,-/10.499,-**
Bild zeigt: FZR 400 A, Alu-Delta-Box-Rahmen	**8.999,-**
TZR 80 RR, '95, mit E-Start	6.399,-**
XJ 900 F, '94 Euro	11.499,-**

STRASSE/TOURENSPORT

V-MAX, US '95, offen	16.999,-**
XJR 1200, EU/Japan	15.999,-/17.999,-**
XJ 900 S, '95	13.499,-**
XJ 900 F, EU '94	11.499,-**
TDM 850, EU '95	13.499,-**
XJ 600 S, EU '93/'94/'95	**8.299,-/8.999,-*/9.299,-**
XJ 600 N, EU '94/'95	8.499,-*/8.799,-**

STRASSE/ CHOPPER

XV 1100, '94/'95 US, (Speiche + 1.800,-)	**11.999,-/12.499,-**
XV 1100, '95 EU	13.999,-**
XV 750, US '95, (Speiche + 1.800,-)	**10.999,-**
XV 750, '95 EU	11.799,-**
XV 535 SP, EU/US '95	9.499,-/8.999,-**
XV 535, '95 US, gelb	8.499,-**
XV 535, EU '95, Virago	8.999,-**
XV 250, '95 EU/US, 16 kW	6.699,-/6.499,-**
XV 250 S, '95, 16 kW	7.299,-**

STRASSE/ENDURO

XTZ 750, EU '94/'95	12.499,-/12.999,-**
XTZ 660, EU '93/'95	**8.499,-/10.499,-**
XT 600 E, '95	8.499,-**
XT 600 E, US '95	7.499,-**
XT 600 K, EU '93/'94	6.999,-/7.299,-**
TT 600 S, '95, 2-Sitzer, Upside	**8.999,-**
TT 600 E, '95, E-Starter	8.799,-**
TT 350 S, EU '94, Vollcross mit TÜV	7.999,-**
XT 350, '94	6.499,-**
TW 200	5.999,-**
DT 80 LC, '95, FS 1B	5.699,-**

STRASSE/ROLLER

BW 50, EU '93	3.299,-**
XC 125, '94	3.999,-**

MOTO CROSS/OHNE TÜV

TY 250 Z, '94, Trial	**7.499,-**
YZ 80	4.999,-**

KINDERMOTORRÄDER/OHNE TÜV

PW 50, '95	2.099,-
PW 80, '94/'95	2.499,-/2.599,-

VIERRÄDER/OHNE TÜV

YFM 400 Kodiak	10.999,-**
YFM 350 Warrior	9.499,-**
YZF 350 Banshee	9.999,-
YFS 200 Blaster	7.499,-
YFM 80 Badger	4.499,-

IMPORT/EXPORT Worldwide Retail and Wholesale

– T-1 /EEC Duties and German VAT Exempt) – T-2 (Export within EEC: German VAT Exempt) – We ship worldwide – English Speaking Staff – NATO Military Sales Tax and Duty Free – Please call for information regarding our wide range of models – Ph. +49-5193-50031 – Or simply use our 24-hour Fax: +49-5193-50082 – Also large inventory of parts and accessories.

Import-Motorräder:
Privatverkauf: 1 Jahr Werkstattgarantie in unserer Meisterwerkstatt.
Zwischenverkauf und Liefermöglichkeiten vorbehalten. Bahnversand möglich.
Kaufen leicht gemacht! Fordern Sie schriftlich oder telefonisch unseren Kaufvertrag an. Wir liefern direkt ab Lager oder per Bahnversand.
Händler: Händlerverkauf nur an Meisterbetriebe mit Gewerbe- und Werkstattnachweis!

ZWEIRAD-TECHNIK DIETER KÖNEMANN
29640 SCHNEVERDINGEN/LÜNZEN · ALTE LANDSTRASSE 3
FAX 05193/50082 · TELEFON 05193/50031

IMPORT/EXPORT worldwide – TAX-Duty-Free

AUTOHAUS DRESEL
MS MOTOR SHOP GMBH

Große Bauerngasse 44 · 91315 Höchstadt

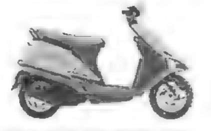
☎ 09193/4999 · 4998 · 4997 · Fax 09193/1071

English spoken · parliamo Italiano · parlé français · hablamos español
МЫ ГОВОРИМ ПО-РУССКИ

Endpreise, Preisänderungen und Lieferzeiten vorbehalten.
1 Jahr Werkstattgarantie (auf MC-Modelle keine Garantie).
Weitere Modelle und Händlerpreise auf Anfrage. Anlieferung möglich

Kymco 50, '95, Mokick-Roller 3.990,–
Honda SFX 50, Sport Mokick-Roller 3.790,–

Kymco 125, '95 ..... 4.990,–



Honda SJ 50 Bali Mokick Roller, Automatik 3.790,–

Honda CN 250 Helix Roller .... ab 8.990,–
Honda CH 125, 4-Takt, Automatik 5.490,–
Honda Elite CH 80, 4-Takt, Automatik 4.190,–

HONDA CROSS

Modell	Preis
Z 50, Monkey, '94, Kindermotorrad	auf Anfrage
CR 125, '94	7.290,–
CR 125, '95	8.790,–
CR 250 R, '95	9.290,–
CR 500, '94	auf Anfrage
XR 250 R, '95	6.990,–
XR 600 R, '94/'95	8.990,–/9.290,–
XR 600 R, '95, US	8.990,–
XR 600, '95, mit Werks-Blinkanlage	9.990,–
XR 650 L, '94/'95	8.990,–/9.990,–

SUZUKI CROSS

Modell	Preis
RM 125, '94	auf Anfrage
RM 250, '92, mit Kit	6.290,–
RM 250, '93 (+ 300,– für Kit)	6.290,–
RM 250, '94	auf Anfrage

YAMAHA CROSS

Modell	Preis
YZ 250, '93/'94	auf Anfrage
TT 600 K, '95	9.190,–
TT 600 E, '95, mit E-Starter	8.490,–

KAWASAKI CROSS

Modell	Preis
KX 80, '93, Kleinrad	auf Anfrage
KX 100, '93, Großrad	auf Anfrage
KX 125, '94	auf Anfrage
KX 250, '93	6.790,–
KX 250, '94	auf Anfrage
KLX 650, 4-T. (mit TÜV)	9.990,–

DUCATI   Modelle auf Anfrage

HONDA

QR 50, '95, Kindermotorrad 2.190,–
VT 600 C, '93/'94, EURO/US 10.890,–

Modell	Preis
DAX ST 70, EURO	3.990,–
NS-1 (Führerschein 1B)	ab 6.190,–
CRM 75 (Führerschein 1B)	ab 6.190,–
TLR 200 H	3.990,–
NX 250, '89, 4-Takt	6.490,–
NX 650 Dominator, '94/'95	ab 8.690,–
XL 600 V, Tr. Alp., '94	10.990,–
XRV 750, '94/'95	13.790,–/13.990,–
VT 600, '95, EURO	10.990,–
VT 600 C, '95, US	10.990,–
VT 600 C Deluxe, '94/'95	ab 11.290,–
VF 750 C Magna	ab 13.990,–
VF 750 CD, '95, de Luxe	14.990,–
VT 1100 C (Aluräder)	ab 15.990,–
VT 1100 C 2, '95, ACE	20.490,–
VTR 250, '89	6.990,–
CB 500, '94/'95	ab 8.290,–
CBR 600 F, '95, US	13.990,–
CBR 600 F, '95, EURO	14.290,–
NTV 650, '93, Kardan, km-Tacho	8.990,–
CB 750, '93, EURO, km-Tacho (US '92 9.490)	10.990,–
VFR 750 F, '93	ab 13.490,–
VFR 750 F, '94/'95	ab 15.790,–
CBR 900 RR, '95, US (Km-Tacho + 300,–)	17.990,–
CBR 900 RR, '95, EURO, offen	ab 17.990,–
CB 1000, '94, EURO	auf Anfrage
CBR 1000, '94/'95, EURO	15.290,–/15.790,–
PC 800 Pacific Coast, '95	15.490,–
ST 1100	auf Anfrage
GL 1500 I, '95	23.990,–
GL 1500 Aspencade, '94, EURO/US	ab 27.990,–
GL 1500 Aspencade, '95, US/CAN	ab 28.990,–
GL 1500 Aspencade, '95, EURO	ab 27.990,–
GL 1500 SE, '95, EURO	30.990,–
GL 1500 SE, '95, CAN	33.990,–
GL 1500 SE, '95	33.990,–
TRX 300, '94	11.990,–
TRX 300 FW, '94, mit TÜV	12.990,–

KAWASAKI

ZZ-R 1100, '95, EURO (km-Tacho) 18.290,– · ZXR 400, '93/'94 12.990,–/13.490,–

Modell	Preis
EL 250	6.890,–
EN 500, '94, EURO, Speiche	9.290,–
GPZ 500 S, EURO, '93, 2 Sch.br.	7.990,–
GPZ 500 S, EURO, '92, 1 Sch.br.	7.790,–
GPZ 500, '94, EURO, 1 Sch.br.	8.490,–
GPZ 500, '94, EURO, 2 Sch.br.	8.990,–
Zephyr 550, '93/'94	8.690,–/8.990,–
Zephyr 1100, '94	13.990,–
ZZ-R 600, '94 (auch grün/weiß)	12.990,–
ZX-6 R, '95	14.490,–
ZXR 750, '94/'95	16.290,–/16.790,–
ZX-9 R, '94/'95	ab 16.990,–/ab 17.990,–
KLE 500, '95	9.490,–
KLX 650 Enduro	8.990,–
KLR 600 E, '92/'93	ab 7.690,–
VN 750, '94	11.990,–
VN 800, '95	12.690,–
VN 1500, '95, CAN, Guß	14.990,–
Voyager, 4-Zyl., '92, schwarz-grün	21.990,–
JET Ski + 4-Räder	auf Anfrage

SUZUKI

GSX-R 1100, '93/'94/'95, offen....14.990,–/ab 15.490,–/16.990,–

Modell	Preis
LT 50 Kinder 4-Rad	auf Anfrage
DR 350 Cross, mit TÜV	auf Anfrage
DR 650 S, '93	7.990,–
DR 650 RE	7.990,–
DR 650 RSE, '93	8.290,–
DR 800 BIG	auf Anfrage
GSF 400, '92/'93	ab 7.490,–
GSF 600, '95	9.990,–
GSF 600 S, '96 (Verkleidung)	10.490,–
GS 500 E, '95	7.490,–
GSX 600 F, '94/'95, km-Tacho	10.290,–/10.790,–
GSX 600 F, '95, US	10.290,–
GSX 750 F, '94/'95	11.290,–/11.990,–
GSX-R 750, '92, US	12.790,–
GSX-R 750 W, '94/'95	14.790,–/15.490,–
RF 900, '94/'95, offen	ab 14.490,–
RF 600, '93/'94	11.290,–/11.990,–
LS 650	7.990,–
VS 800, '95	ab 11.490,–
VS 1400, '95	ab 14.790,–
LT-F4 WD, '93	auf Anfrage

YAMAHA

XTZ 660, '92/'93, EURO, km-Tacho .... ab 8.490,–

Modell	Preis
DT 80 LC, '94, FS 18	5.690,–
TZR 80 RR, '95	6.490,–
XT 600 K, '92/'93, km-Tacho	ab 7.490,–
XT 600 E, '95, EURO, km-Tacho	8.790,–
XTZ 750, '94	12.490,–
TDM 850, '93/'94, EURO	13.490,–
XJ 600, '94, US	8.490,–
XJ 900 S	13.490,–
FZR 600, '93, US, 2 Scheinwerfer	10.490,–
FZR 600, '93, EURO	10.990,–
FZR 600, '94, EURO, km-Tacho	12.790,–
FZR 1000, '93, EURO, 3 GM	ab 15.490,–
FZR 1000, '94, EURO, 3 GM	16.990,–
YZF 750 R	auf Anfrage
FJ 1200, '93, EURO	auf Anfrage
FJ 1200, '93, EURO, ABS	auf Anfrage
XV 250	6.490,–
XV 535, '94, EURO/US	8.790,–
XV 535 SP	auf Anfrage
XV 750, '93	10.790,–
XV 750, '94/'95, Speiche	11.490,–/11.990,–
XV 1100, '94, ('95 mit km-T), Guß	12.290,–/12.490,–
XV 1100, '95, Speiche	13.990,–
XJR 1200	auf Anfrage
V-Max, '95	auf Anfrage
XVZ 13 Venture Royale, '92	auf Anfrage
Yamaha Warrior, 4-räd.	auf Anfrage

Alle Big-Bikes mit voller Leistung (auch für deutsche Modelle)

Honda

Africa Twin, EZ 3.95, 60 PS, schw./silb., k. Graue, Neuzustand, Gar. 3.97, FP 12.990,- DM. 03301/807298

Topcase f. Gold Wing, kpl., silbergrau, neu, zu verk., Pr. VS. Tel. 06881/89323

Modell	Preis
Ducati 750 SS '95 (Cagiva Mito Euro '94 [illegible] DM)	14.495,- DM
ZX 6 R 95 Euro	14.995,- DM
ZX-9 R '94 Euro	16.995,- DM
XV 750 '95 Euro Speiche (XV 1100 95 Speiche 13.495,-)	11.395,- DM
TT 600 SE '95 Euro (S Kick 8.995,-)	8.495,- DM
XTZ 750 Super Tenere '94 Euro (XTZ 600 '93 Euro 8.495,- DM)	12.495,- DM
FZR 600 '94 US ('94 R 12.795,-)	10.995,- DM
YZF 750 R '95 Euro	15.995,- DM
XJ 600 S '95	8.695,- DM
XJ 900 S Div. '95 Euro grün	13.295,- DM
TDM 850 '95 Euro	12.995,- DM
FZR 1000 '94 3 GM ('93 3 GM ab 15.795,-)	16.795,- DM
GSF 600 Bandit '95 Euro	9.295,- DM
RF 600 '95 Euro	12.495,- DM
RF 900 '95 Euro ('94 Euro 14.495,-)	15.495,- DM
GSX-R 1100 W '93 Euro (GSX-R 1100 '92 Euro) ab	13.995,- DM
SJ 50 Bali (Vision schw. 2.990,-) (2sitz 3.290,-)	3.790,- DM
CN 250 Helix (Elite 250 7.895,-)	8.995,- DM
XL 600 V '94 Euro (XL 600 V '93 Euro 10.395,-)	11.395,- DM
XRV 750 Africa Twin '94 Euro	13.995,- DM
VT 600 C '94 Euro ('95 US 10.995,-)	10.495,- DM
VF 750 Magna '94 US	13.995,- DM
VT 1100 C '94 Euro 2farbig ('95 CS2 US 19.995,-)	15.995,- DM
CB 500 '94 Euro (CB 750 '95 Euro Seven Fifty 10.995,-)	8.495,- DM
CBR 600 F '94 Euro ('95 Euro 13.995,-)	ab 12.495,- DM
VFR 750 F '94/'95 Euro	ab 14.995,- DM
CBR 900 RR '95 Euro	ab 17.995,- DM
ST 1100 Pan European '95 Euro	19.995,- DM
GL 1500 SE '95 Euro (SE '94 US 32.995,-)	29.995,- DM
Triumph Daytona 900 '95 Euro ('94 Euro 17.995,-)	18.695,- DM
Triumph Speed Triple '95 Euro	16.995,- DM
Triumph Sprint '95 Euro	16.995,- DM

Richter Motorrad Importe
Soest • Hansenweg 2 • Tel. 02921/82911

Billige Gebr.-Teile. 09721/81407 H

VT 1100 C2, Sturz, 15.500,-. 0511/332898

Gebrauchtteileversand
CB 1100 F, GL 900 F, VF 750 F/S, CBX 750 F, KZ 750, CB 750 F1/2/K1-K7, CB 650, CB 550 F1, CBX 550, VT 500 C, CB 500, CX 500/C, XBR 500, CB 450/N/S, CB 400 Four/N/T, CB 350/250, CB 250 T, SL 125, CB 125 Twin, XL 500 S/R, XL 250 S, XL 185 S MTX, MBX, MT, MB 89 und 50
Motorrad Hentzschel · Telefon 07175/7200

Verk. VF 1000 F-Umbauteile, 4-1, zurückv. Monocoque usw. Fa. Ott, 09604/1850 H

Ersatzteil-Sorgen?
Günstige Gebrauchtteile für alle Japaner ab 250 ccm.
Täglich Versand.
Funktionsgarantie!
Sofort anrufen!



Paaschburg & Wunderlich
Eiffestr. 418, 20537 Hamburg
Tel 040/250 71 36

B&G Motorräder GmbH
Köpenicker Str. 187/188, 10997 Berlin
Tel. 030/617 52 66
Ankauf von Unfallmaschinen

CBR 1000 Supersport, EZ 3.92, schwarz, 23000 km, Metzeler neu 120/180, orig. Honda, Gep.br., u. Koffer re./li., Zubehör, TÜV neu, techn u. opt. Topzust., leider wegen Auslandsaufenthalt zu verkaufen, VB 12.500,-. Tel. 089/964288

VT 600 C,
EZ 89, Bestzustand, rot, Airbrush, 30 kW, TÜV neu, VB 7500,-. Tel. 0228/9201404 dienstl. od. 02273/3603 privat

Gold Wings
Neu und gebraucht, auch Gespanne
Motorrad Dobben · Schüttorf
Tel. 0 59 23/15 18, Fax 49 27

ATM + Teile, alle GLs. 06258/51154 H

VT 1100 C, 95, Guß, 15.500,-. 08335/8014 H

HONDA CB 4 Zyl.
Neu- und Gebrauchtteile-Versand
Motor- und Komplettrestauration
Telefon: 02154/42107

ST 1100, 9.92, 23000 km, Extras, VB 14.500,-. Tel. 0511/492428

IN TEILEN: ZZ-R/ZXR 400-1100/ KLR 600/GPZ 600-1000/ZX-10
Tel. 04442/73316 · Fax 04442/73317

VT 600 C, 3000 km, VB 8000,-. 07574/4605

GL 1500 SE, EZ 3.94, hohes Topcase, hohe Scheibe, 6000 km, Pr. VS. Fax 0821/493501, Tel. 08294/9384



- Meisterwerkstatt
- Bekleidung
- Ersatzteilservice
- Motorradvermietung

60314 Ffm · Hanauer Landstr. 417
Telefon 0 69 / 42 67 67

XRV 750 Africa Twin, Bj. 92, 17000 km, TÜV 5.96, DM 9800,-. 09177/1888 H

Motoren aller Marken und Klassen. Tel. 09177/1888 H

BESITZER KLASSISCHER HONDAS!
Wir verfügen über das große Ersatzteillager in Europa für Honda-Motorräder. Baujahr 1968 bis 1984. Alle unsere Ersatzteile verkaufen wir zu äußerst günstigen Peisen.

Zum Beispiel:

	Sitze	Benzintank	Kompl. Auspuff	Fender
CB 400 F	DM *166.–/320.–	DM 346.–	DM 476.–	DM 166.–
CB 550 F	DM *166.–/269.–	DM 485.–	DM 561.–	DM 183.–
CB 750 K2.6	DM *166.–/349.–	DM 448.–	DM 211.–	DM 183.–
CB 900 F	DM *166.–	DM 338.–	(x 4)	DM 59.–
	*Kopie		(inkl. MwSt.)	

Über 800 Kraftstofftanks, 700 Gabelbeine, 200 Kurbelwellen, Dichtungssatze, Nockenwellen, Ketten etc. etc. – alle brandneu.

Versand und Zollformalitäten erledigen wir.

Fordern Sie eine kostenlose Ersatzteilliste per Anruf, Telebrief oder Brief an, oder schicken Sie Ihre Anfrage an folgende Adresse:

DAVID SILVER SPARES · Unit 14, Masterlord 3nd. Est. Station Rd. Leiston · Suffolk 1P16 4JD · England
oder rufen Sie an: **Telefon 00 44 - 17 28 / 83 30 20**
oder faxen Sie: **Telefax 00 44 - 17 28 / 83 21 97**

Bitte beachten Sie: Wir sprechen nur Englisch.
VISA, MASTERCARD, EUROSCHECK werden akzeptiert.

CBR 900, EZ 4.94, schwarz, 10000 km, DM 16.000,-. Tel. 03332/418664

CBX Pro Link, 6-Zyl., 1. Hd., 35000 km, Orig.zust.. VB 7500,-. 06466/1594

HONDA
Vertragshändler
DÜSSELDORF



Verkauf + Service
Ersatzteile + Bekleidung
Herzogstr. 33 40215 Düsseldorf Tel. 37 05 03

Auspuffprofis, Endschalldämpfer 2-1, 2-2, 4-2, 4-1, 6-2, 6-1, 3-1 und Endschalldämpfer, auch gebraucht. MGH, tägl. Schnellversand, 0521/452449 + 451613, Fax 452721 H

VFR 750, 89, Unf., 1800,-. 07071/23822H

Su. Honda SS 50-Standard, mögl. kompl., ab Bj. 73. Tel. 05208/268

CBX PL, ab 6000,-. Tel. 07721/7104 H



CBR 600, 2.94, 3000 km, keine Graue, Topzust., DM 11.990,-. 0171/8023500

VFR 750, RC36, i. T. 07531/54898 H

Honda-Gebrauchtteile
CB 250 N/RS/K/G, 400 N/F, 450 N/S, 500 F, 650/C, 750 KZ/F, 900 F, CBR 900, CBR 1000 F, 600 F, CBX 550 F, 650 E, 750, 1000 CB-1, CM 185 T, CM 400 T, CX 500 C/E, 650 C, FT 500, GL 1000 K 1, NX 250/650, VF 750 F/S/C, 1000 F/F 2, 1100 C, VFR 750 F, VT 500 E, XBR 500, XL 185 S, 250 R/S, 350 R, XL 500 R/S, 600 R/LM, XLV 600, XRV 750
Verkauf – Ankauf – Versand
Tel. 07023/73900 · Fax 07023/73940
Montag–Freitag 13–18 Uhr, Samstag 10–14 Uhr

Bol d'Or 900 F2, Bj. 82, 24000 km, TÜV neu, Orig.zust., v. Neuteile, VB 4600,-. Tel. 08246/690

CBR 600, Bj. 10.93, wß-lila, 15000 km, Remos, Soz.-Abt., 1. Hd., Top, VB 12.000,-. Tel. 02161/558800

GL 1500 SE, Jub.-Mod. US, ab Aug. zu verk., Farbe rot, kompl. Ausst., DM 35.000,-. Tel. 08652/96830



BOCHUM · MÜNSTER · DORTMUND

YAMAHA		HONDA	
V-MAX '95US	17.499,-	GL 1500 AP '93	27.499,-
XV 1100 '94US	11.999,-	GL 1500 SE '95	32.999,-
XV 1100 '95EU	13.495,-	GL 1500 AS '95	28.999,-
XJ 900 '94EU	11.690,-	VT 1100 C '94'95	15.499,-
XJ 900 S '95	13.699,-	VT 1100 Classic	19.999,-
TDM 850 '95EU	13.499,-	CB 1000 Big EU	14.499,-
YZF 750 '94	14.990,-	CBR 900 RR '95	17.799,-
XV 750 '95US	10.899,-	PC 800	15.899,-
XV 750 '95EU	11.499,-	VFR 750 (RC45)	43.999,-
XTZ 750 '94EU	12.299,-	VFR 750 F '95EU	16.999,-
FZR 600 '94EU	12.999,-	VF 750 C (Magna)	14.499,-
FZR600 '95US	11.499,-	VF 750 C (DeLuxe)	14.999,-
XJ 600 S '93EU	8.499,-	CB 750 '94	10.999,-
XJ 600 S '95EU	9.199,-	Africa Twin '94	13.699,-
XJ 600 N '95EU	8.999,-	NTV 650 Rev. EU	8.999,-
XT 600 E '94EU	7.999,-	NX 650 '95EU	8.799,-
TT 600 E '95EU	8.990,-	CBR 600 F3 '95	13.999,-
XV 535 '94EU	8.399,-	VT 600 C DeLuxe	11.999,-
XV535 '95EU	8.999,-	VT 600 C '93	9.999,-
XV 535 SP '95EU	9.499,-	VT 600 C '94	10.699,-
XV 250Sp '94EU	7.199,-	Transalp '94EU	10.999,-
KAWASAKI		CB 500 '94EU	8.499,-
		CB 400 (CB1)	8.490,-
VN 1500 '94US	14.999,-	XR 650 L '94US	9.990,-
ZZR 1100 '95	17.999,-	**ROLLER**	
ZX-9R '95US	17.499,-		
ZXR 750 '95	15.699,-	Honda Helix 250	8.990,-
VN 800 '95US	12.790,-	Honda Bali 50	3.790,-
VN 750 '94US	11.499,-	Honda Vision 50	2.999,-
ZZR 600 '94EU	12.499,-	Vespa Storm 50	3.890,-
GPZ 500 '94EU	8.699,-	**DUCATI**	
EN 500 '94EU	8.999,-		
KLE 500 '94EU	8.599,-	916SP/2000km	36.900,-
Zephyr 750 '94	10.899,-	Monster 900'95	16.999,-
Zephyr 550 '94	8.999,-	888SP/12000km	22.900,-

IMPORT - EXPORT
HÄNDLERANGEBOTE
FAX: 0251-663741
1 Jahr Werkstattgarantie
Lieferzeit und Preise vorbehalten.
Weitere Modelle auf Anfrage.
Tel.: 0234-51818
44791 Bochum • Hernerstr. 110
Tel.: 0251-666602
48155 Münster • Hafenweg 4
Tel.: 0231-577499
44136 Dortmund • Heiliger Weg 44



Husqvarna

610 TE, Bj. 92, nur 1 J. gef., k. Gelände, VB 7000,-. Tel. 07931/3649

Kawasaki

ZXR 750, i. T. 07531/54898 H

ZZ-R 600, 94, i. T. 07531/54898 H

Kawasaki Zephyr 750, EZ 6.94, schw., 10.000,-. Tel. 040/6049609, AB

Gebrauchtteile. Tel. 07844/7233 H

Kawa-Gebrauchtteile
An- und Verkauf von Unfall und defekt, spezialisiert auf Kawasaki!
Inh. Klaus Reul · 44805 Bochum
Telefon 0234/265649

ZL 600, EZ 88, TÜV 4.96, 74 PS, 50000 km, topgepfl., VB 5900,-. 0221/501561

Suche Unfall + defekt. 09141/4355 H

Unf.-ZZ-R 600, Bj. 92, 21000 km, 4-a Ausp., 3800,-. Tel. 0431/713808

Su. Flachschieber f. ZXR 400. Tel. 09951/59479 od. 0171/3109956

Alu-Kettenräder
D.I.D-Ketten · D.I.D-Rennketten
Jordan-Motorsport
Telefon + Fax 0421/6368262

ZZ-R 1100, 4.92, 110 kW, schw., 1. Hd., Bestzust., 27500 km, VB 11.900,-. Tel. 07961/90500



ZZ-R 600, 92, i. T. Tel. 07225/76834, Fax 07225/79988, ab 19 Uhr H

KLE 500, i. T. 07531/54898 H

ZL 1000, 16000 km, Top Zustand, Bj. 89, VB 10.000,-. Tel. 07631/8566

Motorradtechnik München, 400 AT-Limas auf Lager, AT-Motoren + Anlasser + CDI, gebr. Teile. Tel. 089/506363, Fax 089/507553 H

Zephyr 1100, Bj. 83, 11000 km, top, DM 11.500,-. Tel. 09177/1888 H



GPZ 500, Mod. 95, in T. 09141/4355 H



Aktuelle Motorrad-Sportergebnisse
0190-270060
per ☎ nur DM 0,23/12 Sekunden.
Ein Service von Legion und MOTORRAD
MOTORRAD SPORT-LINE

Kawasaki

I. Teilen: GPZ-R/S/UT, ZX/R, ZZ-R, B1+2, GT, Zeph., RX, Turbo. 02362/61891 H

GPZ 900 R, EZ 12.92, 11000 km, 98/115 PS, Wechselhöcker, Topzust., VB 9700,-. Tel. 02256/3241

ZXR 750, 89-92, i. T. Tel. 07225/76834, Fax 07225/79988, ab 19 Uhr H

ZXR 400, 94, Unf., 4000,-. Tel. 07071/23822 H

Barankauf von gebrauchten Motorrädern
Motorrad Gerstmann
4200 OBERHAUSEN
WEHRSTR. 17-33
☎ 0208/86502453

ZZ-R 1100, EZ 3.94, offen, Zust. wie neu, 9500 km, TÜV 96, 15.500,-. Tel. 039931/52428

Motorradgebrauchtteile
Fa. Wiltzer - Jahnstraße 46
Düsseldorf · 0211/381801
Suche Unfall/Defekt und Gebraucht

VN 800, alle Farben, sofort lieferbar, DM 12.790,-. Tel. 08335/8014 H



ZXR, in Teilen. Tel. 09951/59479

Alu-Inbusschrauben-Set, lieferbar. H&B GmbH. Tel. 02154/5579 H

GPZ 900 R/1000 RX-Motoren. 02620/8800 H

GPZ 1100 UT, in Teilen. 07123/41490 H

ZZ-R 600, EZ 6.94, schw./grün. 6000 km, 34/98 PS, keine Graue, Finanz. mögl., VS. Tel. 02923/1309

KLR 250-650 Mot.-Tle. 07151/561818 H

ZXR 750, 89-92, i. T. 06482/6194 H

Ankauf von Unfällen
komme mit „Barem" + hole ab
Gebrauchtteileversand
Heinemann GmbH · 02833/2417 H

ZL 900/1000, schw., 1. Hd., TÜV neu, 1a Orig.zust., 11000/14000 mls, 85/92 kW, 10.500.-/10.850.-. 0203/711685 H

Ankauf von Unfall-Motorrädern
Verkauf von Gebrauchtteilen
Fa. Jansen · Tel. 02065/659 13+14

GPZ 305/Z 440 LTD/GPZ 500 S/Z 550 B/UT/GPZ 550 UT/GPZ 600/GPX 600/KLR 600/Z 750 E/GBZ 750 UT/R/Turbo/ZZ-R 750/'88–'92/GPZ 900 R/Z 1000 J/GPZ 1000 RX/ZX-10/GPZ 1100 B2/UT/ZZ-R 1100
Firma *HIGHWAY STAR* GmbH
Telefon 09122/76727 · Fax 09122/73626

Suche: Unfall. NL- 0031/493696290

PIET'S MOTORRADLADEN FFM
NEU Motorräder, An- und Verkauf.
Gebrauchte, Unfall, Defekte, Teile, Versand.
Tel. 069/397099 · Fax 396977

ZX9-R, EZ 12.94, 140/98 PS m., Sonderlack. schwarz-met., mit 1 Inspektion, 1200 km, zus., Spoilerscheibe, Bestzustand, VB 15.800,-. 07042/5140

Auspuffprofis Alu + Carbon ABE + Race, ab DM 399,-, alle Modelle, tägl. Schnellversand. MGH, 0521/451613 + 452449, Fax 452721 H





Hauptstr. 406 · D-47809 Krefeld-Oppum · Fon 02151/548515 · Fax 02151/548416
Katalog gegen 5,– DM in Briefmarken · Schweiz: 064 / 432177

ZX-10, Bj. 2.90, 40000 km, s. gepfl., VS. T. 02151/316001 u. 0171/5415491

Gebrauchte **KAWASAKI** Teile
Was wir nicht haben, braucht keiner.
Wir kaufen auch Unfall und Defekte.
Täglicher Postversand.
Eigener Abholdienst.
Telefon 0234/230808 Fax 230858

ZX6-R, grün, ohne Zul., 180 km, 14.500,-. Tel. 07022/33597 H

GEBRAUCHTTEILEVERSAND
großes Teilelager • täglicher Versand
MOTO CLASSIC Breisach, Tel. 07667/7880, Fax 80199

Gebrauchtteile. Tel. 07255 6680 H

EN 500 '93 · GPZ 500 S '93



8.499,–*/7.499,– DM**
Finanzierungsangebot: effekt. Jahreszins *4,99%/**9,99%, Anzahlung 25%, Laufzeit 12, 24 oder 36 Monate
ZWEIRAD-TECHNIK DIETER KÖNEMANN
Kawasaki • Honda • Suzuki • Yamaha
Alte Landstraße 3 • 29640 Schneverdingen/Lünzen
Telefon (05193) 50031 · Fax 50082

AT-KWs, Ventilsitzbearbeitung. A. Steger. GmbH, 02622/83686 H



Motor, Rahmen, Teile: ZX-10, GPZ 900, 600, 1000 RX, 1100 UT, 750 Turbo, 550, 305, Z 1000 J, 750 + 650, KLR 600 + ZL 600, KL 250. Tel. 07231/71411 H



Z1, Z 900, Z 1000
Z 650, Z 1000 J, R, ST, LTD, GPZ 1100
MOTORRÄDER, NEUE UND GEBRAUCHTE ERSATZTEILE
Kostenlose Liste anfordern bei
Roland Lenden, Praunheimer Landstr. 72
60488 Frankfurt · Fax 069/763155
Telefon 069/700808 oder 766631

Neu- und Gebrauchtteile, ab 50 ccm. Fa M&K. Tel. 05231/34670 Fax 26579 H

Kawasaki – Gebrauchtteile
Rahmen + Brief, Motoren Bauj. 90–95, AR 80, KLR 250, EL 250, GPZ 305, ZXR 400, LTD 440-450, GPZ 550 UT, EN 500, GPZ 500 S, KLE 500, GPZ 600, GPX 600, KLR 650 Tengai, KLX 650, VN 750, ZXR 750 RR, Zephyr 550/750/1100, ZZR 600-1100, GPZ 900 R, GPZ 1000 RX, ZX 10, Z 1000 J, Z 1000 MK II, VN 15 SE,
Ständig Gebrauchtmotorräder · Täglich Teileversand
MRC
Ankauf von Unfallmotorrädern!
Tel. 05723/76565 + 75649 · Fax 05723/75921

ZZ-R 600, EZ 5.92, 72 kW, 13000 km, Devil 4-1, MRA-Verkleidungsscheibe schwarz, neu bereift, alle Inspektionen, FP 10.200,-. Tel. 06243/7646

GEBRAUCHTTEILEVERSAND
z.B. 2500 Räder, 600 Rahmen + Brief, 1500 Elektrikteile usw.
S. Spängler - Wildbadstraße 28 - 91781 Weißenburg
Telefon 09141/70774 + 4355 + 74861 - Fax 09141/70222
Suche Unfall-, Defekt-, Motor- und Totalschäden bundeswert

Zephyr 1100, Bj. 93, 6000 km, Topzustand, neu bereift, neue Koffer, Sturzbügel, dkl.blau, VB 12.900,-. Tel. 07381/2909

Z 1300, 19000 km, Bj. 89, gt. Zust., VB 12.200,-. Tel. 0201/425523

Gebrauchtteile
Tel. 09286/1265
Kaufe Motorräder
auch Unfall oder defekt
Komme sofort, zahle bar

ZXR 750 J, Bj. 91, div. ET, Motor etc. zu verk., VS. Tel. 02152/516728

Z 1000 MK II, EZ 79, 25000 km, Topzustand, VB 9500,-. Tel. 05141/46648

Fahren und sparen
Billiger geht's nicht!
Kawasaki GT 550,
44 kW (60 PS), Kardan 7.990,-
Kawasaki GT 750,
51 kW (70 PS) 9.490,-
Zweirad Weber
Humboldtstraße 39
75334 Straubenhardt-Con.
Tel. 07082/20999 · Fax 5712

1000 Rahmen + Brief. 09141/4355 H

Rarität! Orig. Hänsle-GPZ 970 R, 34000 km, VB 7900,-. Tel. 0931/67289

PREISWERT UND SCHNELL
Täglich KAWASAKI-ERSATZTEIL-EXPRESSVERSAND!
Aluminiumschweißen; z.B. Motorgehäuse, Zylinderköpfe.
Wir schweißen alles aus Alu- und Aluminiumlegierungen.
NEU- UND GEBRAUCHTTEILE FÜR ALLE MARKEN.
Rufen Sie uns an! Wir beraten Sie gerne.
TEAM-KAWA NISSEN Tel.: 02621/5589

GPZ 550, 85, 1000,-. 07071/23822 H

ZZ-R 1100, 93, neuer Lacksatz orange/-viol., kpl., DM 3900,-, Rah./Br./Motor u.v.m., Anfr. Tel. 0981/17554 H

GEBRAUCHTTEILEVERSAND
großes Teilelager - täglicher Versand
MOTORRADLADEN AUGSBURG
Tel. 0821/594567, Fax 0821/576680

Motoren i. Aust.: ZXR 400/750 + RR, ZZ-R 600/1100, GPZ 500/600/900/1000, ZX-10, VN 15, Tengai, KLX 650, GPX 600/750 u. a. Tel. 0981/17554, Fax 95478 H

Neu + Gebrauchtteile. 07344/21294 H

Gebrauchtteile: KE 125, KE 175, Z 200, KH 250, EL 250, KL 250, Z 250 A + C, 250 LTD, KLX 250, KLR 250, GPZ 305, 400 B + J, ZXR 400, GPZ 400, 440 B + LTD, 450 LTD, Z 500, 550 B + LTD, GPZ 500 S, GPZ 550, KLR 600 + E, GPZ 600 R, GPX 600, ZZ-R 600, KLR 650, Z 650 F + B + SR, 750 B + E + L + LTD, GPZ 750 R, GPX 750, VN 750, ZXR 750, Z 900, ZL 900, GPZ 900 R, Z 1000 A1 + 2, Mk II, Z1-R, 1000 J + R + LTD, 1000 RX, Z 1000 ST, GPZ 1100, 1100 ST, 1100 LTD, Z 1300, ZX-10, ZZ-R 1100
Telefon 04558/98383 · Fax 1252

Auspuff Original, Z 1100 ST, neu u. gebr. Tel. 09177/1888 H

Zephyr 1100, schwarz, ohne Zul., 150 km, 13.500,-. Tel. 07022/33597 H

ZXR 750 R, Mod. 93, grün, VB 16.000,-. Tel. 06220/7797

Verkleidungsnachbau – direkt vom Hersteller, GPZ 600/900 R, GPX 750, ZXR 400/750, Z 1000 R, Höcker, Scheinwerferabdeckungen, Plexischeiben klar und getönt
DIMO - Tel. 02641/4653 + 0171/4114646 - Fax 02641/36494

Z 1 900, braun-orange, EZ 7.73, 60 kW, 40000 km, TÜV neu, Rahmen kunststoffbesch., Motor kompl. überh., Orig. Zustand, Alu-Teile hochglanzpol., FP 9000,-. Tel. 0202/559285

GPZ 500 S, Bj. 92, in Teilen. Tel. 0721/23443 (Tom)

ZZ-R 1100, Bj. 3.93, TÜV 3.97, Farbe schwarzblau/türkis, ca. 20000 km, alle Inspektionen, keine Graue, Zub., Schw. Tourenscheibe, Orig., VB 15.500,- DM. Tel 06772/94968

Gebrauchtteile
KE 175/Z 250 A/KL 250 A/KL 250 R/GPZ 305/Z 400 B/Z 400 J/GPZ 400/Z 440 LTD/Z 450 LTD/Z 500 B/Z 550 B/Z 550 LTD/Z 550 F/GPZ 550/GT 550/Z 650 B/Z 650 SR/GPZ 600 R/GPX 600 R/Z 750 B/Z 750 E/Z 750 LTD/GPZ 750/GPZ 750 Turbo/GPZ 750 UT/GT 750/GPZ 750 R/GPX 750/ZXR 750/GPZ 900 R/Z 1000 A2/Z1R/Z 1000 ST/Z 1000 MK 2/Z 1000 J/Z 1000 R/GPZ 1000 RX/ZX-10/GPZ 1100 B2/GPZ 1100 UT/Z 1100 ST/Z 1300
Firma Pickenbrock · Tel. 02366/85968 · Fax 02366/81935

Su. neuw. Motor f. ZXR 400. Tel. 05471/4781 od. 05473/2018, abends

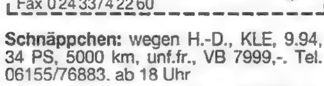
Suche Unfall/Defekt, verk. Geb.teile in Norddeutschl. 04421/202999 H

Kaufe Unfall und Defekt ZXR und ZZ-R
Telefon 0981/17554 · Fax 95478
Ersatzteilversand · Gebrauchte Motorräder
Tauschkurbelwellen und AT-Motoren

ZZ-R 1100 in Einzelt. zu verk., Motor 7000 km, nur kpl. 07445/1631, ab 18 h

KAWASAKI NEUTEILE VERSAND
täglich Auslieferung
Händler-Konditionen anfordern
Motorradcenter R. Adolph
Tel. 02433/42021 ET-Lager
Fax 02433/42260

Schnäppchen: wegen H.-D., KLE, 9.94, 34 PS, 5000 km, unf.fr., VB 7999,-. Tel. 06155/76883, ab 18 Uhr



Gebrauchtteile
Suche Unfall/Defekt/Gebraucht
MS Korschenbroich · 02161/643729

GTR 1000, Bj. 89, 39000 km, 98 PS, Koffer u. Topcase, Bremsen u. Reifen neu, VB 7800,-. Tel. 0212/499663

Zephyr 1,1, Unfall, i.T. 0511/317441

Reifenfreigaben
Alle auf Serienfelgen
190er MEZ 1 : ZX-9R,
und MTR01/02 ZZ-R 1100 '90-'95, ZXR 750 '91-'95
180er MEI : ZXR 750 '89-'90
170er MEI : ZX-10
150er MEI : GPZ 900 R
Volle Leistung-Gutachten für:
ZX-9R, ZZ-R 1100, ZX-10, GPZ 1000 RX, GPZ 900 R, ZXR-750 '93/'95
Udo Rommerskirchen GmbH
Tel. 0761/476 33 00 - Fax 0761/476 33 02

ZZ-R 1100, Bj. 91, 110 kW, leichter Verkleid.- u. Getr.-Schaden, VB 9500,-. Tel. 0202/700123





Information – Prospektmaterial
DEGET RACING GMBH
50354 Hürth · Otto-Hahn-Straße 1
Telefon 02233/64620 · Fax 02233/64699

ZX9-R + ZXR, in T. 09141/4355 H

ZXR, RR, ZZ-R, GPZ, 89-94. 07158/67509 H

ZX6-R, ZX9-R, Masserini-Carbon, handmade Racingtöpfe. MGH, 0521/451613 H

ZX9-R, in Teilen. Tel. 08347/1482 H

ZXR 750, 23000 km, Monocoque, 2. Verkl., gt. Zust., VB 7500,-. 08021/278

Gebrauchtteile
Tel. 04408/7052

Suche Unf.-ZX9-R, ZX6-R. 02429/1879 H

ZXR 750 R + 400 Motor + V. Tel. 08561/8790, ab 18 Uhr H



Kawa 1100 Zephyr, Bj. 93, 6000 km, neu bereift, gr. Koffer, Sturzbügel, TÜV neu, topgepflegt, VB 12.800,-. Tel. 07381/2909



ZX9 R, ZXR 750 RR, neu, i. T., ZXR 400, VN 15, i. T. Tel. 07158/67509 H

Werkstatthandbücher f. ältere Kawasaki. Verlag Schober, Tel. 06353/2020 H

Kawasaki 750 H2, 74, gold, 8800,-. Tel. 06224/74548

KAWA-Spezialist
- sucht dringend Unfallkawas (alles anbieten – Bargeld lacht!!)
- verkauft Gebrauchtteile
- schleift Zylinder und Gleitlagerkurbelwellen (mit spez. Lagerschalen)
- verkauft Rahmen/Brief, Motoren etc.

GREEN POWER RACING
Scheuerlein
Hardtstr. 28 · 91522 Ansbach
☎ 0981/17554 · Fax 95478

ZX9-R, 94, i. T. Tel. 07225/76834, Fax 07225/79988, ab 19 Uhr H

Z1 ● Z900 ● Z1000
Ersatzt. u. Motorräder 14-18 Uhr, Sa. bis 14 Uhr
Telefon 09364/2240, Telefax 09364/6200

Z 650/900/1000 A, J, MK II, R: Teile, Zubehör, Tuning, der neue Katalog 95/96 ist da, kostenl. anfordern. Fa. Bike Side, Tel. 07224/650346, Fax 650347 H



KLX 650 C, EZ 4.93, TÜV neu, 12650 km, Hi.reifen neu, VB 7200,- DM. Tel. 07221/271161

Su. Z 1000 J-Motor. 02937/2833

ZZ-R 1100, 93, i. T. Tel. 07225/76834, Fax 07225/79988, ab 19 Uhr H

REIFENFREIGABEN
Auf der Originalfelge und für die offene Leistung!
für viele Modelle von BMW, HONDA, KAWASAKI, SUZUKI, und YAMAHA!
HIGH TECH & QUALITY ALPHA-TECHNIK GMBH
Tel.: 08036/4545 · Fax: 08036/1572

ZR 550 B, Bj. 92, 2600 km, 2 J. TÜV, VB 7500,- DM. Tel. 02405/71539

GEBRAUCHTTEILEVERSAND KE, KDX, KLX, KLR 250/600/650 Tengai. Tel. 089/3113383, Fax 3113685 H



KLX 650 C, 93, grün, Scheckh., 14500 km, Racing-Endtopf, Motorschutz, Stahlflex, Bremsen + Kette neu, VB 7500,-. Tel. 08031/1268044, Fax 08031/268045

Su. ZXR 750, ZXR 750 RR, auch Unf., def. od. Motorschad., dringend. Tel. 0281/65110

HEINRICHMEYER
Kawasaki DUCATI -Tuning
Unfall-Gebrauchtteile: Tel. 09146/238

Wg. Hobbyaufgabe abzugeben, Z 750 LTD Twin, Bj. 80, 24000 km, KZ 750 B Twin, Bj. 76, 13000 km, mit vielen Ersatzteilen (Motor, Speiche), kpl. Paket, VB 10.000,-. Tel. 02961/4165

Z 1300, Zust. 1a, Bj. 81, 52300 km, graumet., VB 13.500,-. Tel. 06624/8253, Mo.-Fr. 20-24 Uhr

Kawasaki-Gebrauchtteile
täglich Versand + Laden + Ankauf
Tel. 089/8340880 · Fax 089/8203211

ZXR 750, Bj. 81, schwarz, 20000 km, DM 8500,-. Tel. 09177/1888 H

Z 750 LTD Twin, 25000 km, Original, DM 4900,-. Tel. 09177/1888 H

IN TEILEN: ZZ-R/ZXR 400–1100/
KLR 600/GPZ 600–1000/ZX-10
Tel. 04442/73316 · Fax 04442/73317

Gebrauchtteilevers. 06404 7215 H

KLE 500, rot, 50 PS, 6.93, 4000 km, technisch u. optisch wie neu, VB 7800,-. Tel. 038393/31759

ZZ-R 1100, 93, in Teilen. 05232/71556 H

Gebrauchtteile
AE 80, AR 80, DP 125 E, KMX 125, KTX 175, Z 200 A, Z 250 A, KL 250, A1-5, KLR 250, KH 250, Z 250 LTD, GT 550, GPZ 305, Z 400 B, Z 400 F, Z 400 J, Z 440 H, LTD 440, E N 500, GPZ 500 S, GPZ 550 U.T., Z 550 B, GT 550, 550 Zephyr, GPZ 600 R, GPX 600 R, KLR 600, ZZ-R 600, Z 650 LTD, Z 650 B/C/F, KLR 650, GPX 750 R, GPZ 750 Turbo, GPZ 750 U.T., Z 750 E/L, GPZ 750/82, VN 750, Z 750 LTD Twin, Z 750 Belt Drive, Z 750 LTD, 4-Zyl., GT 750, Z 750 82, GPZ 750/900 R, Z 900/1000 A, GPZ 1000 RX, LTD 1000, Z1-R, Z 1000 MK2, Z 1000 J/R, Z 1000/1100 ST, ZX-10, ZZ-R 1100, GPZ 1100 U.T., GPZ 1100 B1/2.
Motorrad Ott **VERSAND**
Damelsdorf Tel. 09604/1850 oder 3299
Regensburg Fax 09604/3336
Oberlungwitz (bei Chemnitz) Tel. 03723/42427
Kaufe Unfall-, defekte + gebrauchte Motorräder

ZX-9R, 94, 1200 km, 14.900,-. 08347/1482 H

GPZ 500 S, Bj. 91, 60 PS, 8000 km, VB 6000,-. 05341/66849

MOTORRADTEILE ORLITZHOF
63691 Bobenhausen Gebrauchtteile + Versand
Tel. 06046/3018 • Fax 3019 • 14⁰⁰-18³⁰, Sa. 10⁰⁰-14⁰⁰

ZXR 400, in Teilen. 05232/71556 H

Gebrauchtteile Versand
GPZ/Z 550/650/750/1000/GT 550/750/ Zephyr 550/750/1100/GPZ 305/500 S/ 900/GPX 600/750/ZXR 750, 89-94/ ZZ-R 600/1100/ZX-10/RX 1000/ZXR 400
Kaufe Unfall- und Defekt-Motorräder
Tel. 08139/7646 · Fax 08139/8150

Für ZXR 400, Vorderradkotfl., 1tlg. in Carbonsicht, Top-Qualität, DM 289,-. Tel. 030/6480437 o. 6843132

ZZ-R 11, 94, 6000 km, s./g., 16.900,-; 92er ZXR 750, 9000 km, 12.900,-. 06258/3212



ZXR 750/400 Teile-Service, Vers. tägl. Tel. 08452/8516, Fax 70329 H



Kawasaki

ZXR 750, 89, rot, EZ 90, TÜV 96, nur 17000 km, nur Schönw./Gar., scheckheftg., Reif./Batt. neu, Top-Orig.zust., VB 11.444,-. 06102/58867, nach 17 h

ZZ-R 1100-Rahmen, Brief, Schlüsselsatz, Bj. 92, 1. Hd., DM 4000,-. Tel. 02131/43808

Billige Gebr.-Teile. 09721/81407 H

ZXR, ZZ-R, GPZ, i. T. 07234/1837 H

Z 1000 A2, Bj. 80, TÜV 8.96, v. ET, gt. Zust., v. Eintr., VS. 07751/70943

Gebrauchtteileversand. 04192/7078 H

ZXR 400, in Teilen. 06482/6194 H

ZZ-R 1100, ZXR 750, ZXR 400, i.T., neu + gebr. Tel. 0761/4763300 H

Otmar Büttner GEBRAUCHTTEILE-VERSAND
Teile für über 300 Modelle: Z, ZX, ZXR, ZZ-R, GPZ, GPX, GTR, VN, ZL, Zephyr, KL etc.
90513 Zirndorf-Lind (bei Nürnberg)
Telefon 09 11 / 69 88 18
Fax 09 11 / 69 85 14

Auspuffprofis, Endschalldämpfer 2-1, 2-2, 4-2, 4-1, 6-2, 6-1, 3-1 und Endschalldämpfer auch gebraucht. MGH, tägl. Schnellversand, 0521/452449 + 451613, Fax 452721 H

KBR

Die Superbikes kommen…



34513 Wa.-Höringhausen · Oststraße 7
Telefon 0 56 34/60 90 · Fax 79 69
Infos gegen DM 3,-

Komplettfahrzeuge
Neufahrzeuge incl. Umbau
z.B. Shark 750 ab 14.990.- DM
Monster 600 ab 14.990.- DM

Umbauten
Fertigung nach Kundenwunsch incl. Umbauteile, Lackierung, Design Montage und TÜV-Abnahme
Shark ab 5.990.- DM
Monster ab 4.990.- DM

Einzelteile
Alle Umbauteile auch als Einzelteile mit TÜV-Gutachten zur Selbstmontage lieferbar!

News!
Superbikeheck für RF 900 R

KTM

LC4 GRÖSSTER LC4-HÄNDLER EUROPAS
TEILESCHNELLDIENST 0203/446444
KTM-LC4-SPECIAL KATALOG DM 5,-
☎ 0203/432858 SOMMER

Duke, DM 13.500,-. T. 0421/405448

Duke 620, EZ 11.94, 1100 km, Extras, wie neu, VB 13.000,-. 02432/5445

LC-4/95
LC-4-Spezialist, Rep. + Motortuning, Info/95 DM 20,-, Händlerangebote, UPS-Ersatzteileversand. 16 Jahre KTM-Erfahrung, größter Stützpunkt in Rheinland-Pfalz.
Fa. Faber, Gewerbegebiet 51
56856 Zell/Mosel, Tel. 06542/5184
Fax 06542/5192

Duke 620 Vorführfahrzeug, Mod. 95, DM 13.900,-, LC 4 Enduro 400 + 620, Mod. 95, ab DM 10.800,-. 0511/865339 H

KTM, Enduro, VB 3800,-. 030/4932424

In Süd-Bayern


Motorrad Berger
83404 Feldkirchen/Ainring · Tel. 08654/50349

KTM Duke 620, EZ 7.94, 5000 km, VB 13.900,-. Tel. 033678/71201

Laverda

750 SF 2, EZ 72, TÜV 4.97, VB 4900,- DM. Tel. 0781/52057

"Tag der offenen Tür" bei: Motorrad Schwarz, Dormagen, sh. Rubrik Ducati H

Verschleißteile f. 1000er, günstig: Z. B. Bremsbelagsatz, orig. Brembo, 24,-, Stahlflex-Bremsleitung vo., 149,-, Kettensatz RK, O-Ring, ab 179,-, Steuer-/Primärkette, 29,-/39,-. Fa. Lubbike, Tel. u. Fax 0881/61059 H

NIELAND und LAVERDA ein Begriff seit über 20 Jahren. Ersatzteilversand europaweit für alle Laverda-Modelle. Zubehörliste anfordern (10,– DM Scheck), auch Tuning, Service usw.
Fa. NIELAND, Rottenbucherstr. 14, 87662 Osterzell, Tel. 08345/884, Fax 08345/714

Laverda 1000 3CL, Bj. 76, rot, viele E-Teile. 16000 km. 8400,-. 07628/8145

Laverda-Teileversand
Horstmann
Hertzbergstr. 13 · 12055 Berlin
Telefon 030/6872625

1000 SFC, Original. 04557/1852

750 SF, Bj. 72/73, 60 PS, TÜV 7.96, Ausp.schalter, Griffe u. Batt. neu, s. gt. Zust., VB 7200,-. 05205/22778



12055 Berlin
Joachim Horstmann
Hertzbergstr. 13
Tel. 030/6872625
12305 Berlin
A. T. Tiedemann
Lichtenrader Damm 271
Tel. 030/7446046
17153 Stavenhagen
Motorrad Wasmund
Neubrandenburger Str. 20
Tel. 039954/22344
21357 Bardowick
DBH-Motorradtechnik
Hamburger Landstr. 18 b
Tel. 04131/12281
23847 Siebenbäumen
Motorradhandel Ulrich, Ahrenfelderstr. 9, Tel. 04501/775
24536 Neumünster
H. S. Motorrad-Technik
Gutenbergstr. 48
Tel. 04321/39433
28870 Ottersberg-Otterstedt
Rüdiger Kämna, Brüggerstr. 27
Tel. 04205/8707
33106 Paderborn/Elsen
KBM Klaus Bernert, Gesselner Str. 1, Tel. 05254/66837
34121 Kassel
Fuchs & Partner, Sternbergstr. 15
Tel. 0561/25500
35649 Niederweidbach
Zweirad-Technik Heim
Roßbacher Str. 3
Tel. 06444/1852
36145 Hofbieber-Schwarzbach
ITALPOWER, Horst Trapp, Tanner Str. 1, Tel. 06684/687
37115 Duderstadt
Manni's Motorrad Markt
Schöneberger Str. 6
Tel. 05527/72583
38126 Braunschweig
Scheibner & Witte
Am Hauptgüterbahnhof 22
Tel. 0531/71448
39439 Güsten
Motorrad-Theiner
Walter-Munke-Straße
Tel. 039262/61511
41541 Dormagen St. Peter
Motorrad Schwarz
Sachtlebenstr. 2
Tel. 02133/72060
44145 Dortmund 1
Classic-Motors, Burgholzstr. 7
Tel. 0231/819209
46286 Dorsten-Wulfen
M. Nitzsche, Hervester Str. 39
Tel. 02369/21842
49074 Osnabrück
Manfred Hoppe
Konrad-Adenauer-Ring 41
Tel. 0541/25230
51545 Waldbröl
RMR Motorräder GmbH
Brölbahnstr. 33
Tel. 02291/800602
59227 Ahlen
Alfred J. Kührer, West Str. 124
Tel. 02382/3982
63834 Sulzbach
P.S. Zweiradsport GmbH
Industriestr. 11
Tel. 06028/20600
64658 Fürth/Odenw.
Motorrad Kilian, Insel Str. 24
Tel. 06253/22193
65510 Idstein
Motorrad Schenk
Am Frauwald 5
Tel. 06126/91988
66839 Schmelz
MOTO mondiale, Dorfstr. 9
Tel. 06887/88304
67098 Bad Dürkheim
MSR Ratz, Bruch Str. 13
Tel. 06322/68156
71522 Backnang
SC Biker Shop Motorradhaus
Sulzbacherstr. 170
Tel. 07191/960-266
72766 Reutlingen
Motomeccanica
Hundsschleestr. 31
Tel. 07121/42040
73312 Geislingen
DSM Mayerhofer
Stuttgarter Str. 40/46
Tel. 07331/66262
76275 Ettlingenweier
März-Motorradhandel
Acherstr. 10, Tel. 07243/59300
77933 Lahr/Schwarzwald
Zweirad Knoderer, Marktstr. 12
Tel. 07821/22305
78269 Volkertshausen
A. Raichle, Buchstauden 17
Tel. 07774/8243
79115 Freiburg
Udo Rommerskirchen
Schopfheimer Str. 2
Tel. 0761/4763300
82041 Oberhaching-München
H. Beyreuther, Hahilingastr. 5
Tel. 089/6136263
82386 Huglfing
mmh Hammer, Hauptstr. 6
Tel. 08802/1676
86836 Untermeitingen-Augsbg.
(südl. Augsburg)
Beck & Berger GmbH, Industriestr. 5, Tel 08232/8988
89290 Buch-Obenhausen
Held & Gutheber, Beim Schloß 6
Tel 07343/6337
90762 Fürth
Braun & Eschenbacher,
Otto-Seeling-Promenade 6
Tel 0911/773651
91522 Ansbach
Braun & Eschenbacher,
Nürnberger Str. 61a
Tel 0981/98665
93055 Regensburg
B & E Zweiradservice
Adolf-Schmetzer- Str. 37
Tel. 0941/793770
95028 Hof/Saale
Motorrad Grässel
Mühldamm 18, Tel. 09281/3108
01612 Leckwitz
Christian Wachs, Hauptstr. 3
Tel. 035265/56553
04442 Zwenkau-Löbschütz
Zweiradwelt Löbschütz
Am Auenhain 2
Tel. 034203/52566
08056 Zwickau
Reber & Gensch, Moritzstr. 54
Tel. 0375/23419



Martin

MS 1100, Bj. 89, 3500 km, Brembo 4 Kolben, Schw., Bremssch., Fl-Gabel u.v.m., FP 15.000,-. Tel. 07136/5318

Montesa

MONTESA TRIAL-MOTORRÄDER
Neufahrzeuge und gepflegte Gebrauchte
Ersatzteile – auch für ältere Modelle
H. Pfahler · Kfz-Teile · 79312 Emmendingen
Telefon 0 76 41/4 25 25 · Fax 5 34 88

Moto Guzzi

Daytona 1000, EZ 3.95, 4000 km, 1a Zust., inkl. Eprom u. E.-Teile Montageständer, VB 16.500,-. 02801/5533

V7/750, Bj. 71, neu. Lack, div. NT, VB 7500,-. Tel. 030/7819914



BÜRGER Vertragshändler
40211 Düsseldorf · Klosterstraße 112
Tel.: 0211/353763 · Fax: 227685

Calif. 1100, schwarz, v. Zub., 4.94, VB 15.800,-. Tel. 089/425034

LM I, 34000 km, s. gt. Zust., TÜV neu, VB 7900,-. Tel. 07071/44961

Moto Guzzi Ersatzteile und Motorräder
V 35-75 Spezialist/große Modelle
Pit's Moto Italia Import – Konstanz
Tel. 07531/54271 Fax 66041

Bleifrei-Umrüstung. Tel 02622 83686 H

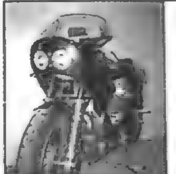
motorrad mensing
zwischen Frankfurt und Wiesbaden
Guzzi - Aprilia
Niederhofheimer Straße 26 (B 519)
65719 Hofheim/Taunus · ☎ 06192/28110
Spitzenservice zum fairen Preis

T5, 86, 1a, DM 5900,- 089 3[illegible]



SCHMEINK
VERTRAGSHÄNDLER
TEL. 02207/2466 · FAX 2344

Guzzi "California", Bj. 73, ca. 90000 km, fahrtüchtig, optisch guter Zustand, auf Wunsch TÜV neu, Pr. 5200,- DM. Tel. 06322/980459


BoT-Halbschale + Höckersitzbank 1- oder 2-Mann für die Straße veredelt
MOTO GUZZI
Motorradteile Weißmann
Heimbachstr. 48
6751 Heltersberg
Telefon 06333/63070

LM II, IMT-Umbau, Koni, Lafr., Moto-Italia, We-Hö., Rahmendr. frei, Alu-Tank, 950 ccm, 40er Verg., Ventile, No.we., DZ., bleifrei, Transco-Kuppl., Pr. VS. Tel. 06190/1874

LM III, Bj. 83, ca. 60000 km, TÜV, Reifen, Batt., Lichtmasch. neu, Vollverkl. Agostini, Fußrasten Agostini, Auspuff Lafranconi, Gabel Forcella Italia 38 mm Ø u.v.m., VB 7600,-. Tel. 07162/460087

Der Katalog 1995/96 ist da.
MAX
Villinger Strasse 7b
75179 Pforzheim
- Alemania -
Teile Direktimport aus Italien
Maxfax 07231-311717
Maxfon 07231-311712

Suche Unfall, defekt. 0421/534843 H

1000 S, EZ 93, VB 12.500,-. 07156/33983

V 1000 SP, Bj. 78, blau, 47000 km, Krauser, VB 5700,-. Tel. 0541/187870

V 65, 35, 50, in Teilen. 0421/534843 H

MOTO GUZZI MARTINEK
alle Modelle im Laden
Ersatzteile und Vorführmaschinen auch
Bartholomäus-Schink-Straße 75 (Ehrenfeld)
50825 Köln · Telefon 02 21/55 30 77

Le Mans IV 1000, Bj. 91, 15000 km, Ein-Höcker, Stucchi-Verk. zu v., Fuß, n. Bereif., TÜV 2 J., VB 9000,- DM. Tel. 030/4939668, 17-20 Uhr



autorisierter Vertragshändler !

LM I, 78/97, 948 ccm, v. Extr., Kennfld.-Zünd., 38er Marzocchi, VB 9195,-. Tel. 0203/371500

Moto Guzzi Le Mans V, Bj. 92, 2000 km, noch nicht zugelassen, VB 10.900,-. Tel. 08656/7367

BESTELLT! VERPACKT! VERSCHICKT!



ERSATZTEILE
TUNING.
ZUBEHÖR.
Kostenlosen 176-Seiten-Katalog schriftl. anfordern! Postkarte genügt.

14.000 preiswerte MOTO-GUZZI-TEILE im 24 Std.-Versandservice

STEIN DINSE
Stein-Dinse GmbH
Im Alten Dorfe 3a
38112 Braunschweig
Tel 0531 - 210 210

Moto Guzzi Quota, EZ 8.94, 1500 km, wg. Krankh. abzug. Zust. wie neu, Pr. 12.500,-. Tel. 0661/74937

moto spezial
Besonderes Moto-Guzzi-Zubehör
Prospekt 1995 kostenlos anfordern
Ersatzteilkatalog 10,– DM + NN und Werkstatthandbücher ab 49,– DM + NN
Moto Spezial · 72532 Gomadingen · ☎ 0 73 85/16 92

M. Guzzi 1100 Sport, rot, EZ 2.95, 1800 km, DM 17.000,-. Tel./Fax 05202/5582

Cali. 2, EZ 86, 19000 km, 2x Ausp. 2x Sitzbank, DM 13.333,-. 040/5583200

Daytona, EZ 4.95, 3000 km, DM 15.900,-. Tel. 07327/751

Klassik-Umbau LM III 850, Bj. 82, EZ 86, 18000 km, alles Orig. Guzzi, Topzustand, Preis VS. 09931/5685

Daytona, Mod. 93, 2500 km, n. n. zugel., k. Rennen, VB 17.800,-. Tel. 0571/72969, Fax 0571/75523

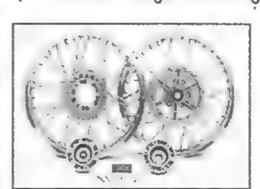
Anzeige der Stein-Dinse Depothändler - Dies ist eine Anzeige der Stein-Dinse Depothändler

Eine starke Gemeinschaft für Moto Guzzi

- kompetent und preiswert!

z.B. Speichenrad-Set 2,15 x 18, für 850 T3, komplett, nur DM 980,00 (Weitere Ausführungen auf Anfrage)

Lichtmaschinendeckel Alu poliert, für gr. und kl. Moto Guzzi - Modelle, ab DM 89,00







DETA - Batterie
Made in Germany
30 Ah, nur DM 139,00

Manfred Thiburra
Berliner Str. 54
14979 Großbeeren
Tel.: 033 - 701 554 56
und 0171 - 803 32 30

Roadrunner
Hannoversche Str. 8
28309 Bremen
Tel: 0421 - 417 13 13

Firma Kindermann
Messwinkel 44
31606 Warmsen
Tel.: 05767 - 1915

Zweirad-Technik Heim
Roßbacher Str. 3
35649 Niederweidbach
Tel.: 06444 - 18 52

Schöbers Motorradshop
Lange Str. 40
37181 Hardegsen
Tel.: 05505 - 2116

Stein-Dinse GmbH
Im Alten Dorfe 3
38112 Braunschweig
Tel.: 0531 - 210 210

Gosi's Guzzi
Frankenstraße 76-82
45134 Essen
Tel.: 0201 - 44 13 97

Hans Broskewitz
Motorrad- u. Teilehandel
Mörserstr. 41
49074 Osnabrück
Tel.: 0541 - 232 58

Twin-Cycles
Invalidenstr. 1a
66292 Riegelsberg
Tel.: 06806 - 306 548

ALDI Motorräder GbR
Rheinauerstr. 44
68782 Brühl-Rohrhof
Tel.: 06202 - 782 60

motomeccanica
Hundsschleestr. 31
72766 Reutlingen
Tel.: 07121 - 420 40

Dieter Hoffmann
Birkenstr. 19
74834 Elztal - Dallau
Tel.: 06261 - 185 67

Martin Hagemann
Speyerstraße 7
76646 Bruchsal
Tel.: 07251 - 82 217

Yogi Schlechte
Winterstr. 9
81543 München
Tel.: 089 - 662 793

X - MAS
Helmut Teufelhart
Kleine Pfarrgasse 8
A - 1020 Wien
Tel.: 0043 - 1 - 214 90 85


Anzeige der Stein-Dinse Depothändler - Dies ist eine Anzeige der Stein-Dinse Depothändler

MOTO GUZZI
KREIS LEONBERG
Motorrad-Center in Renningen
Rudolf · Leonberger Straße 18 · ☎ 07159/2816

Moto Guzzi Falcone, Bj. 70, Originalschwarz, DM 5500,-, gt. Zust. u. läuft, alles i. O. Tel. 04193/5095 H

Daytona 1000 i.e., EZ 7.92, TÜV 7.95, 2000 km, VB 15.900,-. 07021/52303

13 x Le Mans, 750 S, 850 T, T3/T4, G5, 2x Convert, 6x SP 1000/SPII, Cali 2, 5x V7/700/spez/GT, 3x V6%C, Florida, V75, V35C, V50, 6x Nuovo Falc., Liste + Katalog „Escher 94/95", Tel. 02596/600, Fax 3800 H

Moto Morini

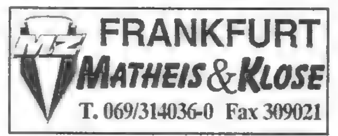
500 Sei-V, EZ 8.83, 100% Orig. Zustand, sehr gepflegt, 37000 km, DM 5000,-. 06106/3431 oder 75995, abends

MV Agusta

750 S Amerika, Bj. 1976, 5000 km, wie neu, DM 54.000,-. Tel. 02208/75558

MZ

ETS, Bj. 73, DM 3000,-. R. Schüßler, Lößniger Str. 15, 04275 Leipzig





ETZ 250 A, 1.500,- DM. Tel. 06131/384155



MZ-Motorräder, Verk., ET, Rep. RWE-Motorsport, Karlsruhe. 0721/387590 H



Kriegst Du keine Teile ran? Ruf mal in Brieden an: 02672/8540 H

Norton

Wankel-Norton F1, mit TÜV, ca. 1000 mls, VB 36.000,- DM. 06184/3597

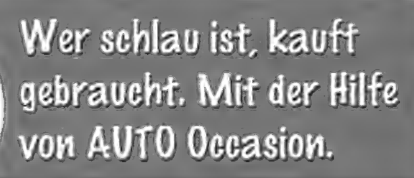
Commando 750, Bj. 71, s. gt. Zust., VB 7390,-. Tel. 07541/75919

Rennmaschinen

Kurbelwellen erleichtern, feinwuchten und plasmanitrieren. 02622/83686 H

Kit ZXR 750, Bj. 90, grün/weiß/rot, 8900,-. Tel. 09951/59479

Verk. Kit-Teile für ZXR 750 R. Tel. 05948/668, ab 17 Uhr



Wer schlau ist, kauft gebraucht. Mit der Hilfe von AUTO Occasion.



- Marktübersichten für alle Klassen
- Ausführliche Kaufberatungen
- Aktuelle SCHWACKE-Preise für Mai '95
- Alles über Jahreswagen
- Computerservice mit STIFTUNG WARENTEST: Die günstigsten Versicherungen
- Wir bewerten Ihr Auto: Computerservice mit SCHWACKE

100 farbige Seiten DM 4,50

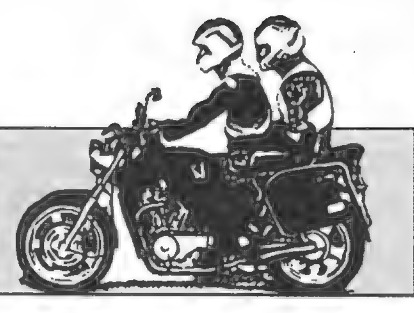
Jetzt neu am Kiosk und an Ihrer Tankstelle!

per ☎ nur DM 0,23/12 Sekunden.
Ein Service von Legion und MOTORRAD
0190-270060
Aktuelle Motorrad-Sportergebnisse
MOTORRAD SPORT-LINE

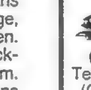
Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Fortsetzung „MOTORRAD-Markt" auf Seite 135

REISEMARKT



Achtung Sport- und Endurofahrer Wald/ Schoberpaß/Stmk./Austria, 40 km zum Ö.-Ring, herr. Alpenstraßen: Tauern, Erzberg, Sölkpaß, Gesäuse; ans Meer - 3,5 Std., N/F ab DM 25,-, Garage, Trockenraum, Grillen, Fischen, Campen. Gratis: Badeseebenützung und Rücktransport def. Motorräder bis 100 km. Kostenlose Prospekte anfordern. Ruf uns an. Tel. A-0043/3834/228 od. 213 H



Camping Schloßberg
6361 Hopfgarten
Tel. 0043/5335/2181

Der Motorradtreff von Tirol
Modernste Sanitäranlage
Gutbürgerliches Restaurant

Arabba im Herzen der Dolomiten
Idealer Ausgangspunkt für Motorradfahrer
Ihr **Hotel Evaldo*****
Verwöhnen will Sie Familie Lezuo
I-32020 Arabba (BL)
schöne Zimmer, Sauna, Whirlpool, Fitneß-Trockenraum, TV, Solarium, Liegewiese und gute Küche
Telefon 0039/436/79109
Telefax 0039/436/79358
Rufen Sie an.

Alien Bandit Tours, Tagestouren Roadbooks, Info. Tel. 06184/55947 H

***2 Tage im Juni/Juli** inkl. HP, Hallenbad, Sauna, Dampfbad, Zi. DU/WC, Sat TV, Frühstücksbüffet,*
DM 170,– • Landhotel Goldener Hirsch
76596 Forbach/Baden-Baden
Telefon 07228/2218 • Fax 3160

Exotic **THAILAND**
Bike Adventure Tours
SIAM BIKE TRAVEL
(D) Berlin: CTT City Travel & Tours
Tel:(030)-614 4907 Fax:(030)-614 5616
(CH) HARRY'S BIKER STORE Basel
Tel:(061)-322 5656 Fax:(061)-322 5676

Thailand
Touren ab November ab 3280,– DM.
Farbkatalog gratis.
Motorrad Abenteuer Reisen • Postfach 110127
37046 Göttingen • Tel. 0551/55639 • Fax 56542

Treffpunkt aller Motorradfahrer
Gratis führen wir Euch zu den schönsten Plätzen in den Alpen. Am Abend schlagen wir uns in der urigen M-Stube den Bauch voll. Beim Dart oder Nagelspiel spielen wir uns die Runden aus. Garantierte Lustigkeit. Preis DM 36,– bis DM 43,–, Frühstück und Abendessen.
M-Pension Neuhaus
Franz-Reisch-Straße 23 • A-6370 Kitzbühel
Telefon A-0043/5356/2200

MOTORRADTOUREN AM WASSER
Polen, Deutschland, Schweden, Dänemark, Tschechien, Holland, Belgien
KÜSTEN-BIKER
Maren Wasmuth, Dorfstraße 6,
18356 Michaelsdorf, Tel.: 038231/4276

Motorradkauf im USA-Urlaub

Wir besorgen Ihre Harley oder Gold Wing in den Staaten und schicken sie dann auf Tour.
Nach dem Trip holen wir Ihre Maschine und stellen sie Ihnen mit deutschem Kfz-Brief und TÜV bereit.

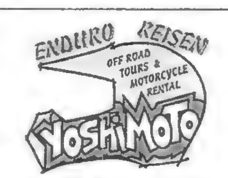
Vertretungen:			
Italien	Grandi Viaggi in Motto	Parma	-0039-(0) 521 618057
Österreich	Reisebüro Vienna	Wien	-0043- 1 58727000
Schweiz	Urs Tobler	Dübendorf	-0041-(0) 13131333

BigBikeTours Reisen & Motorräder
Werner Kiefer • Riedstraße 1
72351 Geislingen • Tel. 07433/2491

Er, 27, su. Mitfahrer/in für Spanienurlaub 14.7.-28.7.95. Tel. 02563/3449

Wochenend-Kurztrip ins Nordelsaß
kompl. inkl. 2x ÜF und 2x Menü 159,– DM
Hotel Beau-Sejour • Biker-Bar
F-67360 Morsbronn • Tel. F-0033-88094255

USA-Touren, kostenloses Info.-Material bei: Beekmann, USA-Tour, Postfach 1111, 26625 Grossefehn H



Geführte Motorradtouren und Einzelvermietungen im Enduro-Paradies
-TÜRKEI-
REISEBÜRO MAHNOLI
Wahmstr. 39 • 23552 Lübeck
Tel. 0451/72807 • Fax 0451/7060412

Alpen-Fans: Stuben/Arlberg
Motorradfahrer herzlich willkommen! Ideal für Paßrundfahrten. Familiäre Atmosphäre, Garage, Trockenraum, Sauna, Zi. mit DU/WC/ÜF = 300,- öS, geöffnet: Ab Pfingsten bis Ende September. Villa Sport Klause, A-6762 Stuben/Arlberg, Tel. A-0043/5582/551-52, Fax 551-4

USA Motorrad-Touren
Organisierte Reisen oder individuelle Trips mit GS 100, ab 100,–/Tag, ganzjährig
Tel. 05507/1568 • Fax 2583

Miete eine Harley oder BMW in Arizona!
Mach' die Tour! Besuch den Grand Canyon!
Schau Dir den „OK Corral" in Tombstone an!
Genieße das Fahren auf kurvigen Bergstraßen!
Dies gehört zu den schönsten Touren der Welt
Western States Motorcycle Rentals, Inc.
1823 W. Seldon Lane, Phoenix, AZ. 85021 USA
Tel./Fax 001-602-943-9030

Motorrad Touren Alpen 1995!
1 Woche Alpen erleben, na"thür"lich mit Fahrschule. Josef Thür, Düsseldorf, Tel. 0211/413121, Fax 420881 H

Suchen Sie Reiseteilnehmer, Übernachtungsgäste, Reisepartner... ?
Dann sollten Sie dies den Lesern von MOTORRAD, Europas größter Motorradzeitschrift, mitteilen.
Im MOTORRAD-REISEMARKT findet Ihre Anzeige eine besonders hohe Beachtung.
Weitere Informationen erhalten Sie von
Ulrike Wolfer:
Tel. 0711/182-1467
Fax 0711/182-1349



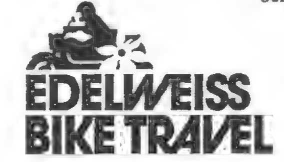
einfachgut
ASCI
ASCI entwickelte eine Regenkombi, die alles hat was ein **Biker** braucht
- Wasserdicht beschichtetes Nylongewebe
- Cordkragen
- Gummibund an Arm- und Beinende
- Reflektierstreifen
- Alle Nähte getaped
- Nylontaftfutter
- 2 tolle Farbkombinationen

.99,- UVP

GINO
100 % Wasser- und Winddicht
Erhältlich im guten Fachhandel. Oder Info direkt bei MENEKS GmbH, Postfach, 89275 Elchingen
Tel. 07308/3077. Fax 07308/41720

ASCI SAFETY WARM DRY

BEST OF THE PACIFIC COAST
Der Bestseller unter allen Amerika-Touren.
2 Wochen Sunny California ab DM 3995!
Der Katalog ist kostenlos: Touren in alle Welt auf 78 Seiten.
Seit 1980!



RBM Schmalz KG . Postfach 1429
57604 Altenkirchen
☎ 02681/5904 . Fax 5906

MOTORRAD

13

UNTERWEGS

DAS MOTORRAD-REISEMAGAZIN



Frankreich Trial-Tour quer durch

Australien Tasmanien-Trip

Software Reisen am Computer

FRANKREICH

VÖLLIG LOSGELÖST

Mit einem Trialmotorrad entdeckte der französische Journalist Philippe Bovet zwischen Zentralmassiv und Hochalpen ein aussterbendes Stück Frankreich. Mitunter kam er dabei etwas vom rechten Weg ab.



Motorradfreundlich: der Bauer und seine Gäste





Steinig: Mit Kompaß und IGN-Karte werden die kleinsten Wege gesucht

Gleich der erste Weg ist steinig wie ein Römer



Text und Fotos von Philippe Bovet

Chamberet, eine kleine Gemeinde in Südwestfrankreich. Hier beginnt unsere Tour durch die Provinz. Mit kleinen und leisen Trialmotorrädern wollen wir auf die Suche nach dem Frankreich gehen, das abseits der bekannten Routen liegt. Nur mit Mühe bringen wir auf den schmalen Maschinen Kleidung für zehn Tage, eine größere Packung Landkarten, vorsorglich einige Tropfen Zweitaktöl und eine Notration an Benzin und Kalorien unter.

Mit brechend vollen Gepäcktaschen biegen wir auf die ersten Feldwege ab. Den Körper auf so einem Mini-Motorrad ins Gleichgewicht zu bringen erfordert am Anfang eine Gelenkigkeit wie für einen Zen-Workshop. Außerdem gelten einige vom klassischen Motorradfahren bislang unbekannte Gebote: Hinsetzen ist so gut wie ausgeschlossen, gestartet wird im zweiten Gang per Hacke, der vierte oder fünfte Gang ist gut für Feldwege, während man auf der Straße bei 80 oder 90 km/h im sechsten fährt; der zweite macht sich bei steilen Steigungen nützlich, und der erste ist der absolute Trumpf und deshalb nur bei besonderen Anlässen einzusetzen.

Bereits nach wenigen Kilometern fahren wir einen Weg, der steinig wie ein Römerpfad ist. Doch wir bewältigen ihn überraschend leichtfüßig, ohne Gewalt an Weg oder Maschine. Oberste Trialregel: Voran kommt nur, wer sich dem Gelände anpaßt und nicht dagegen ankämpft. Wobei es aufgrund der Mountain Bike-artigen Wendigkeit dieser 85-Kilo-Maschinen ohnehin nicht viel zu kämpfen gibt. Leicht wie die Gemsen klettern sie über die übelsten Brocken.

Fatalerweise endet unser Römerpfad in einem Talkessel. Die einzige Möglichkeit, dort wieder rauszukommen, scheint ein frisch am Hang angelegter Holzschlag zu sein. Sicherheitshalber erkunden wir das Gebiet zunächst zu Fuß. Der Boden ist mit Stöcken und Zweigen übersät und könnte den Rädern etwas Halt geben. Ich starte die Beta mit dem links angebrachten Kickstarter, drücke den zweiten Gang rein – und sie erklimmt problemlos den Hang. Trotz einiger Enduro-Erfahrung bin ich erneut verblüfft. Mit ungeahnter Zugkraft klettert das kleine Ding über die Äste. Über die schlüpfrige Böschung, die uns wieder zurück auf die Straße bringt, schliddere ich zwar nur noch haltlos hinab, aber für den ersten Trial-Tag ist es ein voller Erfolg.



Landflucht: Viele Bewohner verlassen die Dörfer

Am nächsten Morgen durchquere ich leichtsinnig einen kleinen Bach, ohne vorher die Stelle auszukundschaften. Prompt gräbt sich das Vorderrad in den Schlamm, bleibt zwischen zwei Steinen stecken, und ich mache einen lupenreinen Salto über den Lenker. Das Feingefühl des echten Trialisten fehlt mir offenbar noch.

Allmählich beginnt sich die „Sitzposition" unangenehm bemerkbar zu machen. Während an der nicht ganz so sportlich ausgelegten Montesa die Fußrasten noch zivil unterm Fahrer liegen, hockt man auf der Beta mit absurd ange-

pfad. Doch die Trialer klettern wie Gemsen



Hoch oben: Gipfelglück auf dem Le Puy Mary in der Auvergne

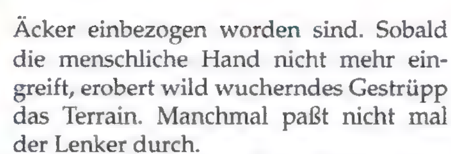
Auf so einem Mini-Motorrad zu balancieren erfor

zogenen Beinen wie „mit den Hinterpfoten am Arsch" auf der Bank, wie die Puristen zu sagen pflegen. Die Bauch- und Beinmuskeln werden entsprechend hart beansprucht. Der schwere Rucksack auf dem Rücken tut ein übriges. Erschöpft und wie tot steigen wir am Abend von den Maschinen.

Tags darauf erreichen wir die Gebirgspässe der Dordogne, die die Departements Corrèze und Cantal trennen. Wir kommen nur mühsam voran. Hauptsächlich, weil die Wege nicht mehr gepflegt werden oder ungeniert wieder in die Handpumpe gluckert nur leicht, ohne daß ein Wassertropfen herauskäme. „Die geht nicht mehr", ruft eine alte Dame, die im Haus gegenüber wohnt und bereits mit einer Flasche Wasser gelaufen kommt. „Im Sommer wird er von vielen Leuten benutzt, aber im Frühling nur selten." In dieser Zeit ist es leicht, mit den Dorfbewohnern im Kontakt zu kommen. Und die kleinen Maschinen schrecken niemanden ab, im Gegenteil, sie erregen zusätzlich Neugierde. „Kommen Sie wirklich unten aus dem Tal?" fragt die Omi. Schon seit langer Zeit sei niemand



Mittagsglück: Schinken und Käse aus der Region





Äcker einbezogen worden sind. Sobald die menschliche Hand nicht mehr eingreift, erobert wild wucherndes Gestrüpp das Terrain. Manchmal paßt nicht mal der Lenker durch.

Waldarbeiten machen dem ein Ende. Dafür blockieren nun Baumstämme den Weg. Einige lassen sich überklettern, andere sind zu voluminös oder liegen zu nahe am Abhang. Also absteigen und das Holz zur Seite räumen. Dann 500 Meter weit fahren und wieder räumen. Leere Ölkanister für Motorsägen und Konservenbüchsen übersäen den Boden.

Bald kommt das Blattwerk wieder, der Holzschlag ist geschafft. Dritter, vierter und fünfter Gang – es geht voran. Christliche Kreuze schmücken die Wegkreuzungen, ein paar Häuser tauchen auf. Tourniac: ein Dorf mit schiefergedeckten Dächern, die schwer auf den massiven Bruchsteinhäusern lasten. Halb verdurstet von der vorherigen Anstrengung fahren wir zum Dorfbrunnen. Doch dessen mehr dagewesen. Sie beginnt mit uns zu plaudern. Wir sind seltene Informationsüberbringer, denen man ebenso aus Gastfreundschaft ein Glas spendiert, als auch, um zu erfahren, was auf der anderen Talseite passiert.

Dritter Tag. Unter einem wolkenlos blauen Himmel zeichnen sich die verschneiten Spitzen der Berge der Cantal und die Vulkankette der Auvergne ab. Schon seit mehr als 5000 Jahren schlafen diese Zeichen des zornigen Jupiters den Schlaf des Gerechten. Auf den noch mit einigen Schneeplatten bedeckten Hochebenen der Cantal warten hundert Jahre alte Häuser auf sonnige Tage und die Rückkehr der Viehherden. Gottlob sind die Weidezäune noch offen. Außer einem. Einzige Lösung: die Maschinen drüberheben. Nach der Bodybuilding-Einlage gibt es Mittagessen: Bauernbrot, Schinken und die heilige Dreifaltigkeit der regionalen Käsesorten: Cantal, Fourme d'Ambert und Saint Nectaire. Es ist völlig still, nur ein

dert dieselbe Gelenkigkeit wie ein Zen-Workshop



Einsamkeit: In manchen Regionen hat der Endurist die Welt noch für sich



Durst: Irgendwo findet sich immer ein Dorfbrunnen, der noch funktioniert

Die alte Dame im Bergdorf freut

Raubvogelpaar schwebt ohne Flügelschlag in der klaren Luft.

Am nördlichen Berghang reicht der Schnee noch bis in die Täler. Auf vereisten Pisten schliddern wir hinab. Nach einer kurzen Verschnaufpause auf einer sonnigen Lichtung meldet sich der Magen wieder zu Wort. Triste Realität des Landlebens: Wir müssen noch etliche Kilometer zurücklegen, bevor wir ein Dorf mit einem Lebensmittelladen finden. In dem kleinen Örtchen Le Falgoux gibt es den nächsten. Trotz seines verschlafenen Charmes ist das Dorfleben hier noch einigermaßen intakt. Die Landflucht, ein typisches Unheil Frankreichs, geht einher mit der Schließung von Cafés, Schulen und Geschäften, mit an einer Hand abzuzählenden Hochzeiten und Geburten und mit Fußballvereinen, die mangels Spielern aus der Bezirksliga fliegen.

Der Schatten des 1787 Meter hohen Puy Mary herrscht über Le Falgoux. „In manchen Wintern liegt der Schnee auf dem Gipfel ein bis drei Meter hoch“, erklärt uns ein alter Mann mit kehliger Stimme. Er weiß nicht, ob die Straße befahrbar sei, offiziell sei sie jedenfalls geschlossen. „Ihr könnt ja euer Glück versuchen.“ Außer ein paar Langläufern, die über den verschneiten Parkplatz gleiten, ist kein Mensch unterwegs. Die schmale Straße ist mit einer zehn Zentimeter dicken Schneeschicht bedeckt. An der ersten Kreuzung lassen wir Luft aus den Reifen, um bessere Haftung zu gewährleisten. Im vierten Gang geht es zügig die Wegschleifen hinauf. Eine Barriere untersagt die Zufahrt zum Paß. Die Dämmerung bricht bereits herein. Schnell ziehen wir die Maschinen unter der Schranke durch. Jetzt zeigt sich der Vorteil der Trialmaschinen mit Straßenzulassung: Man nimmt den kleinen Rucksack ab, der über dem Lenker hängend das Licht verdeckt, schnallt ihn sich auf den Bauch und kann so im Schein der nun glimmenden Sechs-Volt-Funzel noch gemütlich einige Kilometer in Angriff nehmen.

Außerhalb der Hochsaison sind die Nachtquartiere auf dem Land rar. Es bleiben nur kleine Gasthäuser, die oft seit Jahrzehnten ihr Gewerbe betreiben. Wir landen bei jungen Ex-Parisern, die ihr Hotel renovieren, aber trotzdem Gäste empfangen.

Im Süden der Haute-Loire ist das Klima nicht mehr so rauh wie auf den Hochebenen der Cantal. Die Dächer tragen statt Schiefer jetzt Dachziegel. Der Wanderweg GR 65 durchquert das Örtchen Pratclaux – einige in freundschaftlicher Enge aneinandergedrückte Steinbauten. Bei unserer Durchfahrt treibt gerade ein Schäfer seine Schafe ein und spricht uns an: „Es ist gut, zwei junge Leute zu sehen. Viele leben hier nicht mehr.“ Mit seinen lebendigen Augen in der ledernen Haut lacht er uns an. Die Bürokraten im Amt für Landwirtschaft haben den Ort bereits abgeschrieben. Wenn unser Gesprächspartner und seine 150 Schafe nicht mehr da sind, werden Brombeersträucher und anderes Gestrüpp das Gelände überwuchern. Nur das tonlose Pfeifen des Windes über den Ziegeldächern wird das Meckern der Schafe und das Hundegebell ersetzen. Die Zukunft dieser so romantisch wirkenden Provinz sieht alles andere als rosig aus.

In der frühmorgendlichen Kälte wekken uns die Glocken von Saint-Agrève. Am Ende des GR 427, der sich im wilden Tal von Eyrieux entlangschlängelt, ziert eine ehemalige Bahntrasse den Hang. Schranken und Gleise fehlen, aber alle Brücken, Überführungen und Tunnels existieren noch. Am Bahnhof von Cheylard steht ein hölzerner Gepäckwagen eines Güterzuges, die Bahnhofsuhr ist irgendwann mal um zehn Uhr fünfzehn stehengeblieben.

Wir treffen auf einen fahrenden Lebensmittelhändler, der im eifrigen Gespräch mit zwei Kunden ist, Emida und René Thérond. Fast autark lebt das Rentnerpaar in einem malerisch auf einem Felsvorsprung gelegenen Haus. An einem mit den Produkten der Region gedeckten Wachstuch machen wir in ihrem Garten zusammen Mittagspause: bei Wildschweinpastete, Pfifferlingsomelette, Wildschwein in Sauce und eingekochten Früchten. Dazu gibt es von René selbst hergestellten Wein. Er produziert 2000 Liter im Jahr. Emida ist in diesem Haus geboren, René stammt vom Berghang gegenüber. Die Thëronds haben kein Auto. Nur ein Velo Solex. Nach der Strecken-Stillegung ist das sanfte Tal zu einem unzugänglichen Stück Welt geworden. Land, Landschaft, Landsleute: drei Worte, die einem Stück Erde ihren Charakter geben. Wenn sie ihre Landsleute verlieren, verlieren die Provinzen auch ihre Seele.

Nachdem wir die Spezialitäten des Hauses probiert haben, fahren wir bis zum Rhône-Tal brav auf der ehemaligen Eisenbahnlinie weiter. Nach der Überquerung des großen Flusses tauchen die Vorgebirge vom Vercors vor uns auf. Die majestätischen, hochmütig wirkenden Kalkwände überragen Grenoble, das jetzt am Freitag gerade das Gewimmel der Wochenend-Pendler erlebt. Es scheint lange her, daß wir so viele Menschen auf einmal gesehen haben. Nach der Stadt erwartet uns der Aufstieg zum Lautaret-Paß, und dann sind wir in Briançon, dem Ziel unserer Tour. 24 Stunden haben wir für die letzten 100 Kilometer gebraucht. Und in zehn mal 24 Stunden einen stillen, leider auch einen sterbenden Teil Frankreichs entdeckt. ■



Billige Wohnungen gesucht? Hier gibt es sie

sich über den ersten Besuch seit langem

UNTERWEGS TIP

Wer zwischen Zentralmassiv und Westalpen die Durchgangsstrecken verläßt, findet zum Teil fast menschenleere Landstriche vor. Die Einsamkeit, für Trialisten das reinste Vergnügen, bedeutet für die letzten Bewohner oft ein hartes Dasein.

Die Strecke: Die Route beschreibt den direkten Weg von Chamberet bei Limoges bis Briançon in den Alpen. In zehn Etappen wurde die Strecke vorwiegend auf Wald- und Feldwegen zurückgelegt. Möglich war dies durch Trial-Maschinen, die kaum Spuren auf dem Boden hinterlassen, und durch die gast- und motorradfreundliche Bevölkerung. Übernachtet wurde in Gasthöfen.

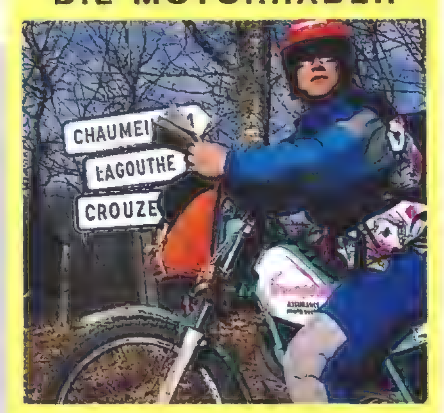


Packen: keine leichte Übung beim Reisen mit einer Trial-Maschine

Landkarten: Eine ausgezeichnete Orientierungsgrundlage bietet die topographische „Serie Verte" von IGN (Blätter 48, 49, 50, 52, 54), die im Maßstab 1:100 000 genügend Übersicht bietet, aber alle Wege und die Geländestruktur abbildet. Gibt´s in guten Kartenläden oder überall vor Ort.

Allgemeine Information: Im Gegensatz zu Deutschland sind in Frankreich viele Lebensbereiche stark zentralistisch auf die Hauptstadt Paris konzentriert. Eine zunehmende Entvölkerung der ländlichen Provinzen ist die Folge. Dazu ein paar Zahlen: Auch wenn die Statistik in Frankreich 36 551 Gemeinden ausweist, verbergen sich hinter dieser Zahl eine übergroße Bevölkerungskonzentration auf städtischem Gebiet und daneben fast menschenleere Provinzen. Mit elf Millionen Einwohnern (19 Prozent der Gesamtbevölkerung) absorbiert die Pariser Region 28 Prozent des Bruttosozialproduktes und 60 Prozent der Unternehmen und Verwaltungen. Aufgrund fehlender oder nur sehr unattraktiver Arbeitsplätze wanderten immer mehr Menschen aus Gebieten wie dem nördlichen Zentralmassiv, dem größten Teil der Pyrenäen, den nördlichen Südalpen und Korsika ab. Innerhalb der letzten acht Jahre hat in zwölf Prozent der französischen Gemeinden der jeweils letzte Lebensmittelladen dichtgemacht – mangels Kundschaft. Man findet einen praktischen Arzt in 74 Prozent der großen Ortschaften und nur in zwölf der ländlichen Gemeinden. Die letzten Übriggebliebenen auf dem Land beißen nun die Hunde.

DIE MOTORRÄDER



Zum Einsatz kamen die Trial-Motorräder Beta 240 und Montesa Cota 310 aus französischen Beständen. Beide waren straßenzugelassen, mit Scheinwerfer und Gepäckträger ausgestattet, die Montesa außerdem mit Doppelsitzbank und Batterie. Auf Landstraßen ist mit beiden ein angenehmes Dauertempo von etwa 80 bis 90 km/h möglich. „Touren"-Trialmotorräder gibt es in Deutschland ab 5000 Mark (Honda TLR 200).

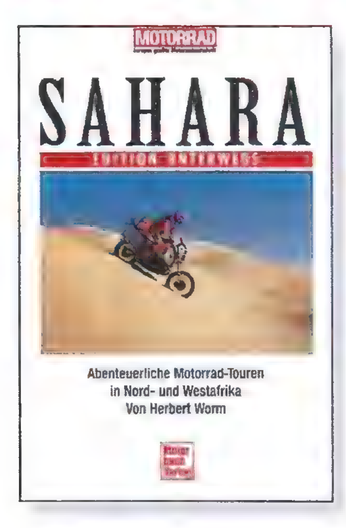


Karte: Mairs Geographischer Verlag/MOTORRAD

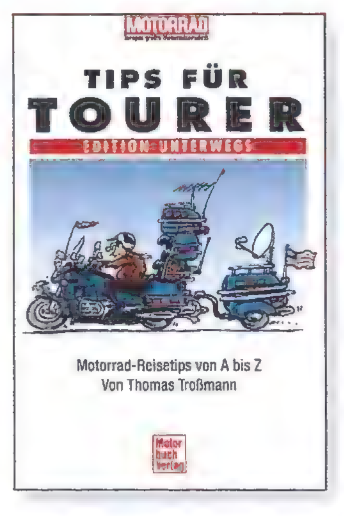
Zeitaufwand 10 Tage

Gefahrene Strecke etwa 750 Kilometer

NEUES VON UNTERWEGS



Herbert Worm
SAHARA
Für Wüstenfüchse ist der neueste Band in der Edition Unterwegs gedacht. Reisen in Mauretanien, Algerien, Tunesien, Libyen und im Niger, dazu Tips zur Orientierung und Ausrüstung. 180 Seiten, 120 Farbfotos, 29,80 Mark



Thomas Troßmann
TIPS FÜR TOURER
Unentbehrlich zur Vorbereitung einer Motorradtour ist der neue Ratgeber von Thomas Troßmann. Der erfahrene Fernreisende plaudert aus dem Nähkästchen. 160 Seiten, 50 Farbfotos, 29,80 Mark



Mathias Sedlarz
ANGENEHME RUHE
Endlich da: die völlig überarbeitete und stark erweiterte Ausgabe des beliebten Übernachtungsführers für Biker. Fast 600 motorradfreundliche Adressen, 20 Landkarten. 160 Seiten, 29,80 Mark

Zum gleichen Preis und in gleicher Art und Aufmachung sind bisher erschienen:

ALPEN
Elke und Dieter Loßkarn
Neun Reportagen mit Tips zu den schönsten Bergtouren in Frankreich, Slowenien, Österreich, Italien und der Schweiz. Pannenwörterbücher und Gasthöfe. 212 Seiten, 142 Farbfotos.

AMERIKA
Elke und Dieter Loßkarn
Die Pflichtlektüre für USA-Fans mit sieben Reisestories über Trips durch Kalifornien, Florida, Texas, Arizona, Mexiko usw. Dazu Tips zum Motorradkauf in den Staaten. 232 Seiten, 183 Farbfotos.

DEUTSCHLAND Band 1 – NORD
Uli Böckmann/Klaus H. Daams
Acht Reportagen von der Eifel bis zum Ruhrgebiet, von Ostfriesland bis Mecklenburg, zwischen Rhön und Niederrhein. 192 Seiten, 150 Farbfotos.

DEUTSCHLAND Band 2 – SÜD
Elke und Dieter Loßkarn
Die schönsten Touren im Süden Deutschlands. Ideale Ergänzung zum Alpenführer. Trips mit Tips im Oden- und Schwarzwald, im Frankenland und in Oberbayern, auf der Schwäbischen Alb und im Hohenloher Land. 190 Seiten, 160 Farbfotos.

ITALIEN
Uli Böckmann/Klaus H. Daams
Acht Reportagen aus Bella Italia, zwischen Alpen und Sizilien. 216 Seiten, 150 Farbfotos.

SKANDINAVIEN
Josef Seitz
Sieben Reportagen stellen die Länder des hohen Nordens – Dänemark, Finnland, Schweden und Norwegen – vor. Handfeste, motorradspezifische Tips und Pannenwörterbücher erleichtern die Reise. 200 Seiten, 117 Farbfotos.



Elke und Dieter Loßkarn
DIE WELT IM VISIER
Das Mittel gegen Fernweh. Reportagen über Motorradreisen in Kanada, Alaska, Texas, Arizona, Thailand , Malaysia, Neuseeland und Südafrika. 220 Seiten, 120 Farbfotos, 69 Mark

RESTPOSTEN

In abseits der Zivilisation liegenden Buchhandlungen sind noch 1995er Alpen- und Harley-Kalender aufgetaucht. Die 13 Motive recyclen sich gut als Poster. Für zehn Mark, einschließlich Porto!



BESTELL-COUPON

❑ **ALPEN**	Bestell-Nr. 1685/01	29,80 Mark
❑ **AMERIKA**	Bestell-Nr. 1685/02	29,80 Mark
❑ **DEUTSCHLAND Bd. 1**	Bestell-Nr. 1685/11	29,80 Mark
❑ **DEUTSCHLAND Bd. 2**	Bestell-Nr. 1685/12	29,80 Mark
❑ **ITALIEN**	Bestell-Nr. 1685/07	29,80 Mark
❑ **SAHARA**	Bestell-Nr. 1685/23	29,80 Mark
❑ **SKANDINAVIEN**	Bestell-Nr. 1685/17	29,80 Mark
❑ **DIE WELT IM VISIER**	Bestell-Nr. 1685/19	69,00 Mark
❑ **ALPEN-Kalender 1995**	(alt) einschl. Porto	10,00 Mark
❑ **HARLEY-Kalender 1995**	(alt) einschl. Porto	10,00 Mark

(Gewünschtes bitte ankreuzen)

Name, Vorname ____________ Straße, Hausnummer ____________

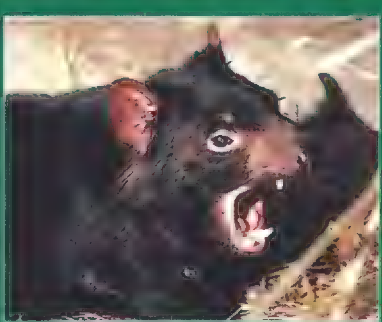
PLZ, Ort ____________ Datum, Unterschrift ____________

Bei einem Auftragswert ab 150,00 Mark erhalten Sie kostenlos als Zugabe
❑ **Gelber Schal** ❑ **MOTORRAD-Schlüsselanhänger** (Gewünschtes bitte ankreuzen)

Versandkostenanteil Inland fünf Mark, europ. Ausland zwölf Mark (nur gegen Vorkasse per Euroscheck, VISA oder EUROCARD).
Ich wünsche folgende Zahlungsweise (Lieferung auf Rechnung oder per Nachnahme nicht möglich):
❑ Bequem und bargeldlos durch Bankabbuchung. Die Bankabbuchung erlischt mit Erledigung des Auftrags. Die Auslieferung erfolgt nur gegen Zahlungsnachweis.

Bankleitzahl ____________ Kontonummer ____________ Geldinstitut ____________

Coupon bitte einsenden an: MOTORRAD SHOP, 70162 Stuttgart. Für Eilbestellungen: Fax 07 11/182-11 65

ZUM  TEUFEL

Auf Tasmanien, der größten australischen Insel, machten sich die beiden französischen Tierärzte Isabelle Prouteau und Jean-François Lagrot mit ihren Enduros auf die Suche nach einem fast ausgestorbenen Raubtier, dem Tasmanischen Teufel.



Wie in Europa: nicht nur die Straßen, leider auch das Wetter

Eine fröhliche, märchenhafte Musik zieht uns in ihren Bann, und als wir uns umdrehen, sehen wir einen seltsamen Tanz. Weiße Kakadus drehen sich im Kreis, ihre Köpfe bewegen sich auf und ab. Sie stehen auf einem Podest, das eben aus einer gigantischen Uhr herausgefahren ist. Der angeblich größte Zeitmesser der Welt befindet sich in einem modernen Einkaufszentrum, mitten in Melbournes quirliger City. Jede Stunde zieht der magische Tanz etliche Zuschauer, vor allem Kinder, an, die lachen und klatschen, wenn die Vögel wieder in ihrem goldenen Haus verschwinden.

Fünf Mal schlägt die Uhr. Zeit für uns, an Bord der „Abel Tasman" zu gehen. Die große Fähre soll uns über Nacht nach Tasmanien bringen.

„Tassie" nennen die Festlands-Australier die im Süden ihres Kontinents liegende Insel. Devonport ist der Ankunftshafen. Es ist Mitte Juli, Winter auf der Südhalbkugel und entsprechend frostig, als wir am frühen Morgen an Land fahren. Aber nicht nur die Temperatur kommt uns europäisch vor, auch die Stadt und ihr Umland. Beim Verlassen von Devonport passieren wir viktorianische Häuserfronten, fahren auf kurvenreichen Strecken vorbei an grünen Feldern und Wiesen, auf denen weiße Kühe grasen. Ein toller Kontrast. Die letzten 2000 Kilometer in Australien verliefen mehr oder weniger geradeaus durch eine ausgetrocknete Landschaft.

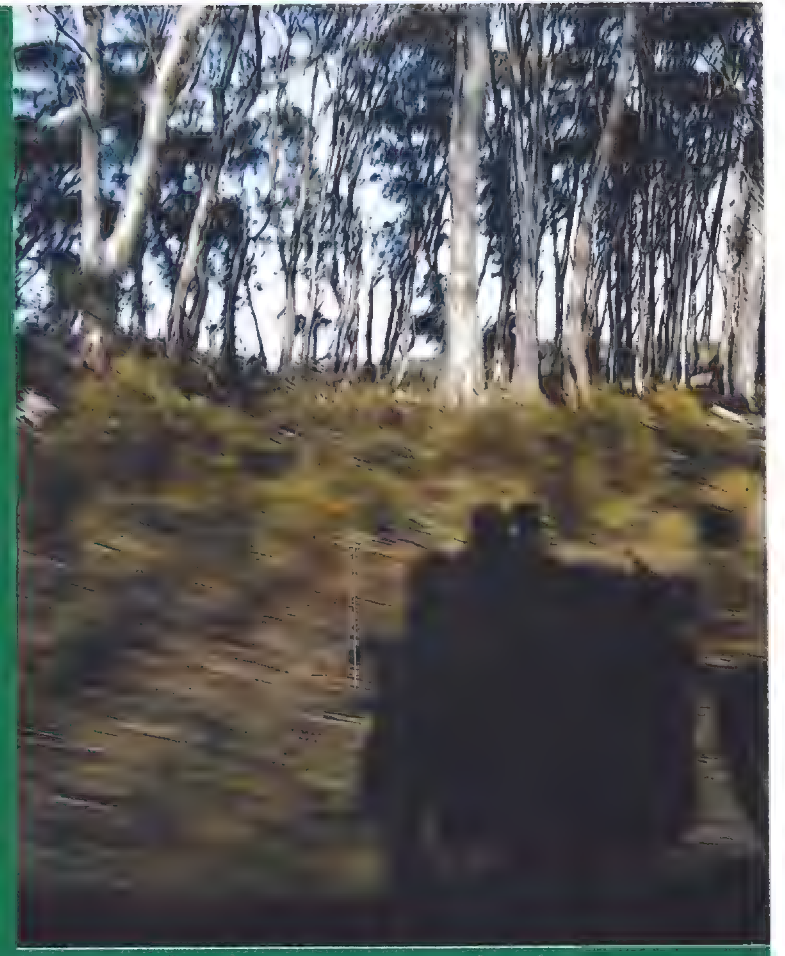
Wir sind wieder einmal auf der Suche nach einem fast ausgestorbenen Tier, dem Tasmanischen Teufel. Sein Artgenosse, der Tasmanische Tiger, gilt bereits als ausgerottet. Mit seinem charakteristischen, gestreiften Hinterteil taucht er nur noch als Wandmalerei, Pub-Schild oder Bier-Etikett auf. Das letzte Exemplar soll 1936 in einem Zoo in Tasmaniens Hauptstadt



Keine Angst vor Bikern: Pelikane am Sandstrand



Wand voll: der Tasmanische Tiger als Graffiti



Shadows in the Bush: Tour über die grüne Insel Australiens

Hobart gestorben sein. Angeblich haben seither immer wieder Leute das Tier gesehen, aber es gibt weder Fotos, Haare, Knochen, Haut oder irgendeinen anderen Beweis für seine Existenz.

Wir tragen sämtliche Pullover, die wir dabei haben, darüber unsere blauen Regenkombis und frieren trotzdem erbärmlich. In Launceston, Australiens drittältester Stadt, kommen wir uns dann wirklich vor wie im England des letzten Jahrhunderts. Jedes Kolonialstil-Haus ist mit einer anderen, blassen Farbe gestrichen. In diesem nostalgischen Ambiente wirken die beiden Polizisten in ihren neonfarbenen Uniformen und auf ihren flotten Dienst-Mountain-Bikes wie Fremdkörper.

Ein alter Schotte, der seit Jahren hier lebt, erzählt uns von der Vergangenheit der Stadt. In der ersten Jahrhunderthälfte sorgte Wolle, damals neben Gold aus den zahlreichen Minen die Haupteinnahmequelle des Landes, für Wohlstand und Vollbeschäftigung. Heute herrscht in der Region eine Arbeitslosigkeit von 14 Prozent. Er zeigt uns die „Tamar Knitting Mills", die 1926 gegründet wurde. Wir wohnen in der ehemaligen Kneipe der Mühle, die jetzt eine Jugendherberge ist.

Am nächsten Tag merken wir, daß Launceston eine Küstenstadt ist: Der Tamar River erstreckt sich vom Meer weit ins Landesinnere, im Royal Oak-Saloon treffen sich Seeleute aus aller Welt.

Zwischen der Mündung des Tamar River und Devonport ist die Küste in ihrer natürlichen Wildheit erhalten geblieben und Teil des Asbestos Range National Parks. Im Grasland hinter dem Strand lebt ein goldiger „Teddybär", der Wombat. Ein mit dem Beuteltier Koala verwandtes, nachtaktives Säugetier, das friedlich im Abendlicht grast.

Zurück in Launceston, entscheiden wir uns, nicht direkt nach Hobart zu fahren, sondern der exzellenten Teerstraße, die an der Ostküste entlangführt, zu folgen. Nicht zuletzt, weil der nordöstlichste Punkt der Insel, traditionelles Schaf-Farmland, das Hauptverbreitungsgebiet des Tasmanischen Teufels, dem Cousin des Tasmanischen Tigers, war.

Ein alter Mann humpelt vom hinteren Ende eines Feldes auf uns zu. In einem eigenartigen Englisch erzählt er uns, daß die hier siedelnden Schaf-Farmer schon früher nichts mehr fürchteten als Teufel und Tiger. Sie hatten Angst, daß die Räuber sich eventuell über ihre Schafe hermachen könnten. Um potentielle Wähler nicht zu verärgern, setzte die Regierung sofort ein Kopfgeld pro getötetes Tier aus.

Nach nur fünf Minuten Knurren und Knochenknacken haben die sechs kleinen Monster das Känguruh restlos zerfleischt und aufgefressen





Tanke schön: pittoreske Zapfsäulen am Straßenrand



Wal-Heimat: Vor der Küste tummeln sich die sanften Riesen

Später ergaben Forschungen, daß sich die Räuber ausschließlich von Aas ernähren, und das Abschlachten hatte ein Ende. Die Teufel-Population erholte sich einigermaßen, die Tiger existieren offiziell nicht mehr. Möglicherweise haben jedoch tief in den Wäldern des Südwestens, gut versteckt vor ihrem Erzfeind Mensch, ein paar Exemplare überlebt.

Die Ostküste erinnert uns mit ihren kleinen Naturstein-Mauern an Irland. In einer Jugendherberge auf dem Land sind wir die einzigen Gäste. Somit haben wir eine ganzes Haus mit eigenem, offenen Kamin für uns. Der Herbergsvater erklärt, daß der einzige Platz, wo etwas los ist, der kleine Fischereihafen des Ortes sei.

Unzählige Vögel, die sich von den fahrenden Motorrädern nicht beeindrucken lassen, leben an den breiten Stränden. Nur wenn wir stehenbleiben, bekommen es die schwarzen Schwäne mit ihren roten Schnäbeln mit der Angst zu tun und fliegen weg. Einzig die Pelikane bleiben mutig sitzen.

Daß die Insel reich an Natur gesegnet ist, schlägt sich auch in den tasmanischen Kunstwerken nieder. Sogar Äpfel werden hier zu originellen Artefakten. Sie bekommen ein Gesicht in die knackige Haut geschnitzt, liegen dann ein paar Monate zum Trocknen herum und sehen schließlich mit all ihren Runzeln erstaunlich menschlich aus.

In Port Arthur besuchen wir das ehemalige Gefängnis. Alle Aspekte des Sträflingsdaseins, einschließlich der grausamen Foltermethoden, werden dargestellt. Zwischen 1830 und 1877 litten hier viele Häftlinge für eher unbedeutende Delikte wie Apfeldiebstahl.

Heute wirken die teilweise schon verfallenen Gebäude in einem ordentlichen, grünen Rasen friedlich und täuschen darüber hinweg, daß es einer der grausamsten Orte der Welt war. Das von scharfen Klippen durchsetzte Meer wimmelte von Haien, nur mit einem schmalen Landstreifen war die Gefängnis-Halbinsel mit dem Festland verbunden. Um Fluchtversuche zu verhindern, war eine Reihe von scharfen Wachhunden quer über die Landenge an Pfosten festgebunden.

Trotzdem wagten immer wieder Sträflinge, die die grausame Isolationshaft nicht mehr ertragen konnten, einen Ausbruch. Die meisten wurden an den Klippen zerschmettert oder von Haien zerfleischt. Zwei oder drei sollen es tatsächlich geschafft haben, die Seelen der anderen leben angeblich in den Tasmanischen Teufeln weiter.

In der Nachbarschaft lebende Kinder bessern ihr Taschengeld auf, indem sie totgefahrene Tiere sammeln und an den Besitzer des in der Nähe des alten Gefängnisses gelegenen Teufelsparks verkaufen. Wir haben Glück, es ist gerade Fütterungszeit der kleinen Monster. Die Teufel sind schwarz, etwa so groß wie Katzen, und sie stinken fürchterlich. Fasziniert betrachten wir, wie die messerscharfen Zähne der sechs Teufel das kleine, überfahrene Känguruh zerlegen. Nach fünf Minuten Knurren und Knochenkrachen ist absolut nichts mehr übrig.

Als nächstes steht Hobart, die Hauptstadt der Insel, auf dem Programm. Dort treffen wir Eric Guiler, der bereits einige Bücher über den Tasmanischen Tiger verfaßt hat. Er ist der einzige Wissenschaftler, der davon überzeugt ist, daß der Tiger noch immer existiert. Eric sammelt jeden Hinweis und hat fast ein Jahr damit verbracht, dem Tier mit dem gestreiften Hintern nachzuspüren. Bisher ohne Erfolg.

An Hobart gefällt uns vor allem der Hafen. Hier legen die Schiffe zum Südpol ab. Ein rotes Forschungsschiff liegt neben eleganten, hölzernen Segelbooten, deren lange Schatten auf dem Wasser liegen.

Jeden Samstag nach Geschäftsschluß, so ab zwölf Uhr, stirbt das Zentrum von

Hobart total aus, und die Gehsteige werden bis zum folgenden Montagmorgen hochgeklappt. So etwas wie Nightlife findet nur in den Randbezirken statt. Mit unseren Enduros machen wir uns auf die Suche nach Leben. Wir finden schließlich ein völlig überfülltes Pub mit Live-Musik auf einer Mini-Bühne. Das Bier und das riesige Kaminfeuer schaffen eine gemütliche Atmosphäre, und bald sind wir mitten drin. Eine Runde nach der anderen kommt auf die Tische. Auf den Etiketten der Bierflaschen grinst uns der Tasmanische Tiger entgegen. Mit den neu gewonnen Freunden geht es in die nächste Kneipe, und die nächste und ...

Vom Gipfel des Mount Wellington, hoch über Hobart, werfen wir einen letzten Blick auf die Stadt, die uns so warm empfangen hat. Vorbei an windgepeitschten und dann von Steinlawinen getöteten Bäumen fahren wir bergauf. Wir müssen uns an den Lenkern festkrallen, um gegen den kräftigen, eisigen Wind zu bestehen, der den Schnee auf dem Gipfel wegbläst.

Rund um Queenstown ähnelt die Landschaft der Mondoberfläche. Die extensive Minen-Industrie hat im letzten Jahrhundert das gesamte Gebiet umgegraben. Wild nach Gold, holzten die Digger alle Wälder ab, um ihre Schmelzöfen anzufeuern. Die Erosion besorgte den Rest. Jetzt stehen nur noch riesige, nackte Felsen. Ökologen schafften es, ein Wiederaufforstungsprogramm genehmigt zu bekommen. Es wurde jedoch wieder gestoppt, weil sich die mondähnliche Landschaft mittlerweile zu einer Touristen-Attraktion gemausert hatte.

Während der letzten Stunden auf der Insel erwarten wir jeden Moment, daß wir die Streifen auf dem Hinterteil des Tigers zwischen den riesigen Gummibäumen doch noch zu sehen bekommen. Wir denken so intensiv an ihn, daß wir schließlich seinen Geist im verzauberten Wald vorüberschweben sehen. Wir sind sicher, der Tiger lebt.

UNTERWEGS TIP

Wer bereits ganz Australien kennt, sollte einmal den südlichsten Bundesstaat, die Insel Tasmanien, besuchen. Im Vergleich zu den geraden Wüstenpisten des Festlandes ein Motorradfahrer-Paradies: grandiose Kurvenstrecken durch eine fruchtbare Landschaft.

Anreise: Mehrmals die Woche verkehrt die Fähre zwischen Melbourne und Devonport. Sie kostet etwa 100 Mark pro Person und 80 Mark für das Motorrad. Der Trip dauert eine Nacht. Für Australien, also auch für den Bundesstaat Tasmanien, sind ein Carnet de Passage für das Motorrad und ein Internationaler Führerschein für den Fahrer notwendig.

Übernachten: In Tasmanien ist Wildcampen überhaupt kein Problem. Es existieren aber auch genügend gut ausgestattete Campingplätze. Wer ein festes Dach bevorzugt, übernachtet günstig in Jugendherbergen, die es in großer Zahl auf der Insel gibt.

Literatur: „Australien" aus dem Reise Know How-Verlag enthält ein ausführliches Kapitel über Tasmanien (Edgar P. Hoff, 32,80 Mark). Noch ausführlicher ist der Australienband aus dem Vista Point-Verlag (Dieter Kreutzkamp, 48 Mark). Nur mit der Insel beschäftigt sich „Tasmanien – Australiens grünes Paradies" (RSV-Verlag, Odgers, 39 Mark). Karte: Distoguide-Straßenkarte „Australien" von Hallwag, 1:4000000 14,80 Mark; State Touring Map Tasmania 1:500000, UBD, 19,80 Mark.







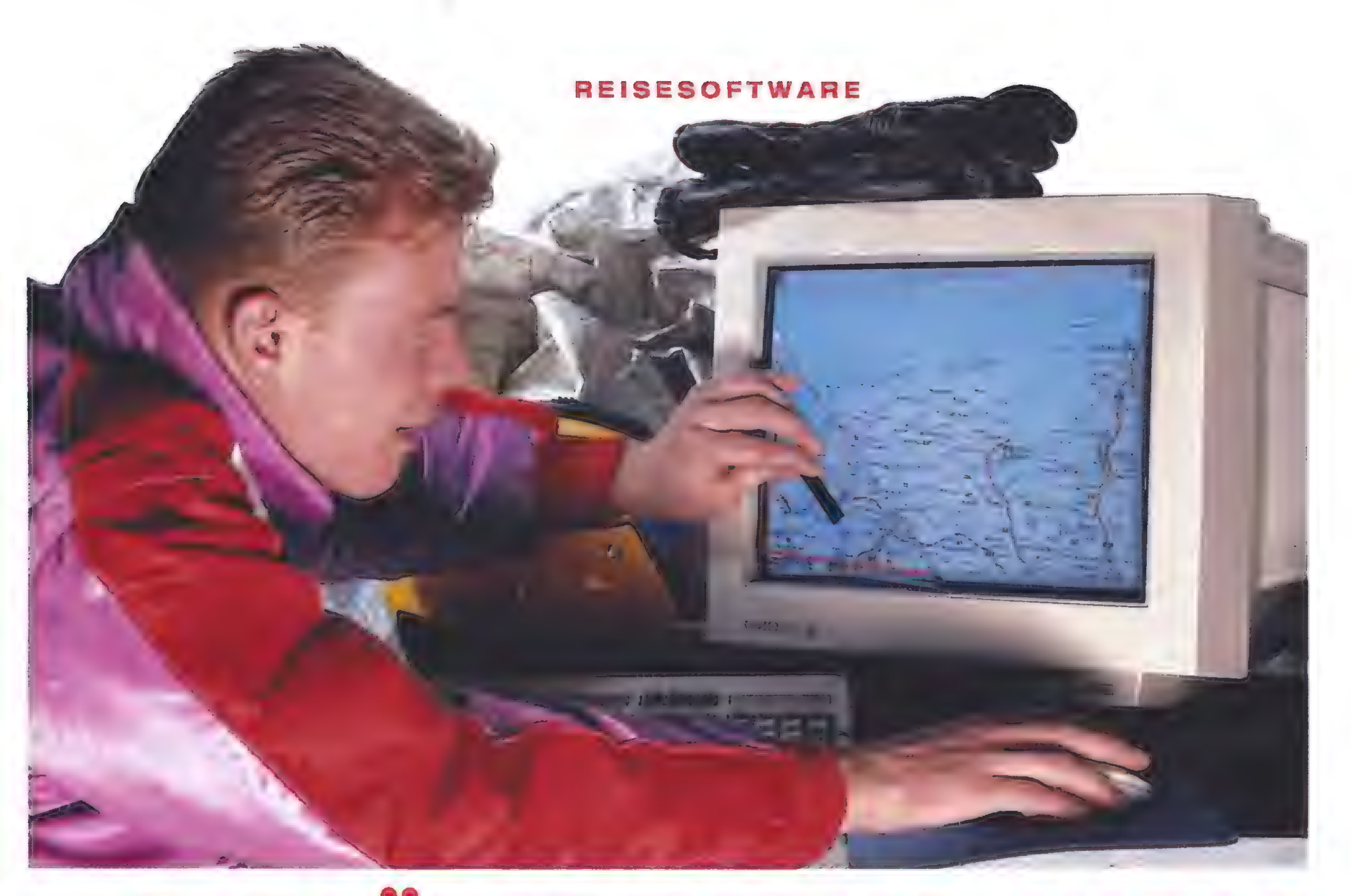
Zeitaufwand drei Wochen

Gefahrene Strecke 3000 Kilometer

ACTION TEAM MOTORRAD

Wer sich vor dem Tasmanischen Teufel fürchtet und die Reise nicht allein wagen will, kann sich dem ACTION TEAM anvertrauen. Zwei Termine sind für nächsten Winter geplant. Die Route führt über Sydney, die Blue und Snowy Mountains nach Melbourne, dann per Fähre nach Tasmanien. Infos: ACTION TEAM, 70162 Stuttgart, Telefon 07 11/1 82-19 77 oder Fax 1 82-201.

Karte: MOTORRAD



SCHÖNE NEUE WELT

Das Motorrad mit Bildschirm in der Verkleidung und Tastatur auf dem Tank brauchen Sie nicht für die hier vorgestellten Programme. Was Motorrad-Touristen von der Software haben, hat MOTORRAD an verschiedenen Programmen ausprobiert.

Von Nicolas Streblow; Fotos: fact

Das Zauberwort heißt CD-ROM, was soviel bedeutet wie Compact-Disc Read-Only-Memory. Zu deutsch: eine flache, silbrig glänzende Scheibe, die aussieht wie eine Musik-CD und deren Gedächtnis man ebenfalls nur abrufen kann – im Gegensatz zu Computer-Disketten, auf die sich mit jedem PC auch Daten schreiben oder speichern lassen. Wobei das „nur" relativ ist, weil auf eine CD so viel Daten passen, daß man damit vollauf beschäftigt sein dürfte. Zumal man nicht nur Text am Bildschirm lesen und auch ausdrucken kann, was ja noch niemand hinter dem Ofen hervorlocken würde, sondern weil so eine CD-ROM Karten vom halben Globus, Bilder, Sprache, Musik, Filme, und das sogar alles kombiniert, speichern kann.

Und was nützt das nun einem reiselustigen Motorradfahrer? Ganz einfach: Wäre es nicht pfiffig, sich seinen Reiseführer nach persönlichen Vorlieben, exakt zugeschnitten auf das gewählte Reiseziel, selber zusammenzustellen? Mit genau den Karten, Infos und Daten, die man braucht, ohne überflüssiges Drumrum?

Um etwas System in das umfangreiche Software-Angebot zu bringen, hat MOTORRAD drei Gruppen gebildet: Atlanten, Reise- und Hotelführer sowie Kartenwerke, mit und ohne Routing-Funktion.

Die Qualität der Reisesoftware schwankt zwischen beeindruckend und jämmerlich. Wenn die erste Begeisterung über die vielen bunten Bildchen verglüht ist, stellt sich die Frage nach dem praktischen Nutzwert eines Programms. Genau diese beantworten die Textblöcke zu den einzelnen Programmen.

Allen gemeinsam ist, daß viele Daten viel Speicherplatz belegen, somit gute Programme in der Regel nicht auf Disketten zu finden sind. Die CD-ROM hat den Vorteil, daß nur wenige Dateien auf die Festplatte kopiert, sondern die Daten während der Arbeit mit dem Programm immer von der CD runtergeschaufelt werden. Je schneller der PC, desto weniger Zeit wartet man vor dem Bildschirm.

Disketten-Versionen müssen ausnahmslos installiert werden, was die Festplatte bei umfangreichen Programmen gnadenlos zumüllen kann.

Angenehm ist, daß die meisten dieser Programme unter der Benutzeroberfläche Windows laufen. Wer die bereits beherrscht, kommt recht schnell klar. Alle Programme legen bei der Installation im Windows-Programm-Manager eine Programmgruppe und ein Symbol an, von dem aus sie gestartet werden. Falls nicht anders vermerkt, ist eine Hilfefunktion während der Arbeit abrufbar. Oft wird die neueste Version von Windows verlangt, und auch die Hardware sollte nicht von gestern sein.

Ob PC-Kenner oder Laie, vor dem Kauf eines der beschriebenen Programme sollte man die Beschreibung des für den Einsatz vorgesehenen PC studieren und mit den Anforderungen des gewünschten Programms vergleichen. Hohe Grafikauflösung, viel Arbeitsspeicher und eine möglichst ebenso schnelle Festplatte wie Grafikkarte sind nötig, um nicht frustriert vor der Kiste zu sitzen – und zu warten. Zu warten auf ein Bild, das eher nach kaputtem Fernseher ohne Antenne aussieht.

Um für alle Programme gleiche Bedingungen zu schaffen, wurden sie auf einem Pentium 60-Rechner installiert, von einem einfachen Double-Speed CD-ROM-Laufwerk aus gestartet und unter Super-VGA-Auflösung bei 640 x 480 Bildpunkten und 256 Farben betrachtet. Diese Einstellung ist der beste Kompromiß zwischen der Größe der Darstellung und ihrer Qualität. So reicht auch ein 15-Zoll-Bildschirm aus. Trotzdem sind immer noch 2500 bis 3000 Mark fällig, will man sich eine multimediataugliche Kiste ins Arbeitszimmer stellen. Soundkarte und Lautsprecher sind dabei noch die kleinsten Posten.

Allgemein gilt: Elektronische Reiseführer, Atlanten oder Kartenwerke sind nicht aktueller als Bücher, sie vermitteln nur gelegentlich diesen Eindruck. Aktuelle, wichtige Daten über ein Reiseland sollten wie früher direkt erfragt werden.

Systemvoraussetzung

Mindestens 386er Prozessor oder höher, Grafikkarte mit 256 Farben und Farbbildschirm, mindestens zwei, besser vier Megabyte Arbeitsspeicher, bei manchen Programmen sogar acht MB, bei CD-Versionen CD-ROM-Laufwerk, bei Multimedia-Programmen Soundkarte und Lautsprecher.

ATLANTEN

Wir kennen ihn alle noch aus der Schule: den Weltatlas. Sind die alten Abneigungen vergessen, nutzen Reisefreaks ihn gern zur ersten Orientierung. An zwei auch preislich sehr unterschiedlichen CD-ROM-Versionen hat MOTORRAD sich angesehen, wie die Weltreise am Bildschirm aussehen kann.

Global Explorer von DeLorme Mapping, USA, CD-ROM im Vertrieb bei Direkt Media für 168 Mark

Der Eröffnungsbildschirm des komplett in Englisch gehaltenen Programms zeigt eine Karte und eine Dialogbox mit vielen bunten Schaltflächen. Eine kleine Extrakarte dient der Orientierung: Sie zeigt den gewählten Ausschnitt. Es gibt keine Bilder, keine Musik, nur jede Menge Informationen rund um den Globus. Sie könnten kaum einfacher und schneller zu finden sein. Ein Land auswählen, „go" drücken, und schon ist man dort. Egal ob „Stadtpläne Deutschland", „Berge Italien" oder „Nationalparks Japan", ein Klick mit der Maus, und sie erscheinen auf dem Bildschirm samt dazugehörigem Infokasten. Der Detailreichtum, der hier selbst für die exotischsten Länder geboten wird, ist beeindruckend. Mit der Maus läßt es sich nach Herzenslust in die Karten hinein- und wieder rauszoomen.

Fazit: Wer gern reist, öfter mal Informationen über Länder nachschlagen möchte oder einfach Spaß an diesem „Uih, das gibt es da auch"-Gefühl hat, ist mit diesem ganz anderen Atlas gut bedient, enthält er doch Dinge, für die man sonst eher Reiseführer braucht. Stellt sich nur die Frage, ob der Verpackungswahn sein muß: ein sperriger, bunter Karton, darin ein Schaumstoff-Block, dort eingebettet die CD-Hülle.

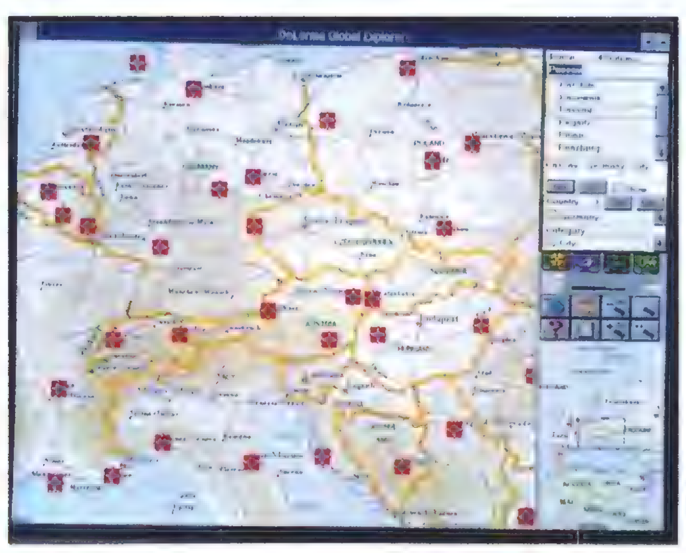
The Software Toolworks Weltatlas auf CD-ROM, Vertrieb Pearl Agency für 69 Mark

Hier gibt es Multimedia für Einsteiger zu einem relativ niedrigen Preis. Nach erfolgter Installation kann man sich erstmal von einer synthetisch klingenden Frauenstimme die Funktion des Programms erklären lassen.

Der Eröffnungsbildschirm zeigt eine Weltkarte und verschiedene Schaltflächen. Zu den einzelnen Ländern gibt es topographische Karten und statistische Daten, entweder grafisch dargestellt oder in Textform. Die Infokästen über Städte sind arg knapp gehalten und daher wenig informativ, die Datenblätter über die einzelnen Länder vermitteln aber einen guten ersten Eindruck, was einen dort erwarten könnte. Sehenswürdigkeiten sind jedoch nur als dürre Aufzählung enthalten, ohne jede weitere Information.

Wirklich gut ist die Diashow, die es zu vielen Ländern gibt. Dafür sind die neben den Bildern aufrufbaren Videos weniger schön. Sie sind etwas zu klein und ohne Text, aber mit Straßenlärm. Bilder, Videos und Informationsfenster lassen sich ebenso leicht und schnell anzeigen, wie die Suchfunktion Länder und Städte als Kartenbild auf den Schirm zaubert. Zwischen rot markierten Städten läßt sich die Luftlinien-Entfernung bestimmen. Leider sind viele Daten schon von 1990 oder 1991 und nur zu sehr wenigen Städten überhaupt Daten verfügbar. Insgesamt ist das Preis/Leistungs-Verhältnis jedoch gut.

Fazit: Wer nur einen Überblick ohne großen Tiefgang und etwas Animation möchte, als Einstieg sozusagen, wird nicht enttäuscht werden. Ein guter Atlas müßte jedoch wesentlich mehr, umfassendere und tiefergehende Informationen bieten. Und wirklich schön kann man die grafische Aufbereitung auch nicht nennen.



Global Explorer: auf der Suche nach deutschen Städten

KARTENWERKE UND ROUTINGMODULE

Elektronische Karten machen nur mit einer Routing-Funktion Sinn: Startpunkt sowie Zielpunkt eingeben, bevorzugte Straßenarten und Geschwindigkeiten festlegen und rechnen lassen. Man bekommt wahlweise die schnellste oder kürzeste Verbindung angezeigt. Das Ergebnis kann man sich ausdrucken und als Roadbook mitnehmen. Alle Routing-Programme mußten fünf Ziele anfahren. Anhand bekannter Kurzstrecken wurde überprüft, wie sinnvoll Routen gewählt werden.

Auto-Route Express von Next Base, Vertrieb: Markt und Technik auf Disketten für 249 Mark

Auto-Route Express ist aus dem Jahr 1993 und dürfte im Marktangebot das älteste Kartenprogramm mit Routing-Funktion sein. Das auf drei Disketten gelieferte Produkt gibt es in zwei Versionen, eine nur für Deutschland und eine für ganz Europa. Installiert belegt es fast fünf Megabyte Speicherplatz. Bei der Routing-Funktion hat das Programm leider einige gravierende Schwächen.

Die Karte ist wenig detailgenau, kleinere als Fernstraßen kennt das Programm nicht. Möchte man Autobahnen vermeiden und stellt die Präferenz entsprechend ein, werden sie trotzdem ausgewählt, wenn auch meist nur kurze Etappen. Nützlich könnte das Programm trotzdem sein, um sich etwa den kürzesten oder schnellsten Weg zum Ziel ausrechnen zu lassen, anstatt dies mühsam auf der Karte selbst zu tun, aber 8500 Ortsdaten sind einfach zu wenig. Man muß sich also einen größeren Ort in der Nähe suchen und den Rest des Weges wie bisher ohne PC berechnen. Das ist schade, denn die ausgedruckten Roadbooks sind brauchbar, die Kilometerangaben stimmen recht genau.

Fazit: Der Reisende, für den der Weg das Ziel ist, kann Auto-Route Express getrost vergessen.

GeoGrafix für Windows von G Data Software, CD-ROM für 99 Mark

Auf dieser CD befinden sich gleich zwei Programme: der Reise- und Informationsatlas GeoGrafix und ein Routenplaner namens GeoRoute. Diesen gibt es für etwa 50 Mark auch einzeln zu kaufen. Leider wird auf der CD-Hülle nicht beschrieben, welche Systemvoraussetzungen das Programm erfordert. Die Soundkarte ist nur für die Videos nötig, das eigentliche Programm also auch ohne nutzbar.

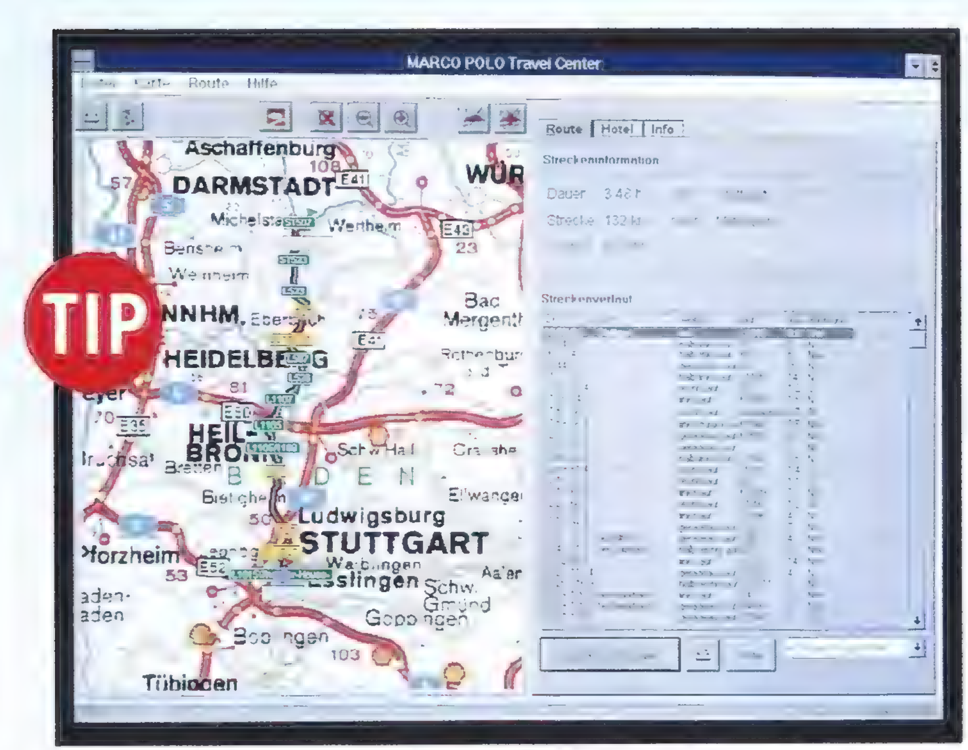
Die Installation läuft problemlos, sie ist im kleinen Handbuch sowie am Bildschirm gut erklärt. Der Eröffnungsbildschirm zeigt eine Karte von Deutschland. Straßen gibt es nicht, die zeigt nur die Karte im Routenplaner, der aus dem Programmteil GeoGrafix zwar direkt gestartet werden kann, aber nicht mit ihm zusammenarbeitet.

GeoGrafix bietet eine gewaltige Fülle an Informationen über Deutschland, aufgeteilt in statistische Daten und touristische Infos, die über verschiedene Schaltflächen erreichbar sind. Zum ersten Nachschlagen eignet sich die Box mit Grundlegendem über die einzelnen Bundesländer. Orte bis hin zu den kleinsten Dörfern findet man über eine sehr differenziert mögliche Suchfunktion, wobei der Kartenausschnitt direkt dorthin wandert. Nun lassen sich alle verfügbaren Infos über den Ort in sogenannten Info-Boxen anzeigen.

Enorm viel Speicherplatz beanspruchen die drei Videos auf der CD-ROM. Leider sind die je 15 Minuten langen Streifen Werbefilmchen der nervtötenden Sorte.

Der Routenplaner GeoRoute rechnet nur entweder die kürzeste oder die schnellste Verbindung aus, und zwar jeweils vom Zentrum einer Stadt. Auch hier ist der Weg nicht das Ziel. Alle gewünschten Orte wurden erreicht, die Kilometerangaben stimmen recht genau, aber da das Programm viele kleine Straßen nicht kennt, nimmt die angeblich kürzeste Verbindung bisweilen die sonderbarsten Umwege.

Fazit: Verglichen mit anderen Produkten, bei denen man die vielen Funktionen dieses Kombiprogramms extra dazukaufen muß, bietet GeoGrafix mit GeoRoute für 99 Mark eine ganze Menge. Für die grobe Planung der Motorrad-Tour und den Ausdruck der hierfür wichtigen Infos taugt das Programm. Fahren sollte man dann aber besser nach der Karte wie bisher auch.



Marco Polo Travel Center: schön, aber etwas unübersichtlich

Routenplaner und Shell-Euro-Karte Deutschland auf CD-ROM für Windows, Marco Polo Travel Center, 148 Mark, einzeln je 98 Mark

Die CD-ROM von Mairs Geographischem Verlag kombiniert zwei Produkte, die es auch einzeln gibt, wobei auf jeden Fall das Kombiprodukt zu empfehlen ist. Besonders neugierig macht natürlich der Routenplaner, ist doch auf dem Titelbild der Einzelausgabe sogar ein Motorradfahrer abgebildet. Als kleiner Ableger des zehnmal so teuren professionellen Planungsprogramms Map & Guide und auf Basis von Mairs-Karten erstellt, haben die Schöpfer dieses Programm Freizeitbedürfnissen angepaßt.

Installation und erster Einstieg verlaufen problemlos, das Handbuch ist abgesehen von ganz wenigen Stellen ausgezeichnet. Man kann sich entweder nur die Karten betrachten, zu denen es ein Ortsregister mit Suchfunktion gibt, oder den Routenplaner aufrufen. Der Bildschirm zeigt dann neben der Karte ein Fenster mit einem Dialogfeld für die Eingabe von Start- und Zielpunkt und einem Zwischenstopp. Bei Städten startet

man nicht einfach irgendwo im Zentrum, sondern kann den genauen Stadtteil angeben. Nach Eingabe dieser Wegpunkte läßt sich eine wegoptimierte oder eine zeitoptimierte Route oder eine beliebige Abstufung dazwischen berechnen und auf der Karte darstellen.

Bei der Einstellung der bevorzugten Reisegeschwindigkeit ist klar, was der Motorradfahrer auf dem Titelblatt bedeutet. Mit diesem Routenplaner kann man – zwar mit Schwächen, aber immerhin – den Weg zum Ziel machen. Um das Programm dazu zu bringen, kleine Straßen zu wählen, haben die Programmierer es quasi überlistet. Die Einstellung „Motorrad" setzt die Geschwindigkeit auf Autobahnen auf 30 Stundenkilometer und in der Stadt auf zehn herab. Dadurch werden zwar die Fahrzeitangaben unbrauchbar, wählt man aber jetzt die Einstellung „zeitoptimiert", umfährt die Route weitgehend alle Städte und vermeidet Autobahnen fast ganz. Da hierbei auf die Weglänge gar nicht mehr geachtet wird, kommen die aberwitzigsten Umwege zustande, die bisweilen an schönen Strecken genau vorbeifahren. Das liegt natürlich auch daran, daß der kleinste flächendeckend gebotene Maßstab 1:750 000 ist. Hierin liegt der größte Schwachpunkt des Programms. Lediglich für zehn Städte gibt es Zufahrtskarten, einzig für den Frankfurter Raum eine Generalkarte.

Will man eine korrekte Fahrzeitangabe, muß eine der Normal-Einstellungen gewählt werden. Für eine Motorrad-Tour ist es sinnvoll, je nach Ziel die wegoptimierte Normaleinstellung und die „zeit"optimierte Motorradeinstellung (die ja in Wirklichkeit genau das Gegenteil tut) zu vergleichen. Die nach einer dieser beiden Methoden errechneten Wege einfach mal auszuprobieren ist sicher eine spannende Sache. Schon bei der Planung am Bildschirm läßt sich die Strecke rechts auf dem Roadbook und links auf der Karte per Leuchtpunkt nachvollziehen. Beides kann man für die Tour ausdrucken, die Qualität ist gut, die Route auf der Karte sollte man jedoch mit dem Leuchtmarker nachziehen.

Fazit: Die allgemein üblichen Funktionen des Routing-Programms sind ausgezeichnet. Einzig störend: Das Roadbook könnte mehr Ortsangaben enthalten. Vor allem die Idee, eine Motorrad-Einstellung zu integrieren, gefällt. Leider ist sie nicht ganz perfekt, weil die wirklich kleinen Sträßchen fehlen. In Kombination mit einer Karte 1:200 000 dürften die Vorschläge des elektronischen Reiseleiters richtig interessant werden. Trotz kleiner Schwächen: **TIP der Redaktion.**

COMCART, Der große deutsche Autoatlas 1:200 000 auf CD-ROM, RV-Verlag, 98 Mark

Deutschland flächendeckend auf Generalkarten-Maßstab mit Ortsregister für knapp einen Blauen – das gibt es sonst nirgendwo. Dazu 75 Citypläne mit Straßenregister und Übersichtskarte, Stadtdurchfahrtskarten im Maßstab 1:100 000, eine Karte 1:1 000 000, die auch auf das Ortsregister zurückgreift, und eine Autobahnkarte lassen keine Wünsche offen. Auf den Karten lassen sich per Mausklick Entfernungen messen. Zudem wird eine Routing-Funktion geboten, die die schnellste oder die kürzeste Strecke als Wegliste darstellt und in die Karte der Wahl einzeichnet.

Aber jede Kette ist bekanntlich nur so gut wie ihr schwächstes Glied. Leider ist dies bei ComCart die Routing-Funktion. Eine Zeitoptimierung führt wie bei anderen Programmen auf die Autobahn. Wählt man als Vorgabe den kürzesten Weg, fährt die vorgeschlagene und in die Karte eingezeichnete Route trotzdem unsinnige Umwege, obwohl die kleinen Straßen für die direkte Verbindung in der Karte zu finden sind. Will man das RV-Programm nach dem Vorbild des Marco-Polo Travel Centers überlisten, indem man die Autobahngeschwindigkeit auf 30 Stundenkilometer setzt und die Strecke auf Zeit optimiert, landet man auf Bundesstraßen – die Umwege werden noch unsinniger. Außerdem geht die Route dann immer mitten durch die Städte. Für die Vorgabe „der Weg ist das Ziel" eignet sich das Programm nicht – trotz der kleinmaßstäblichen Karten. Hier müßte das Routingmodul in der Qualität den Karten entsprechen.

Wie bei vergleichbaren Programmen geht die Suche von Orten über die Registerfunktion wesentlich bequemer und schneller als mit den Pendants auf Papier. Leider enthält die Auswahlliste der Routing-Funktion nicht so viele Orte wie das Ortsverzeichnis der Karten. Und leider startet ComCart immer im Zentrum der Städte. Stadtteile kennt die Routing-Funktion nicht, wohl aber das Kartenwerk. Das Preis/Leistungs-Verhältnis ist insgesamt hervorragend.

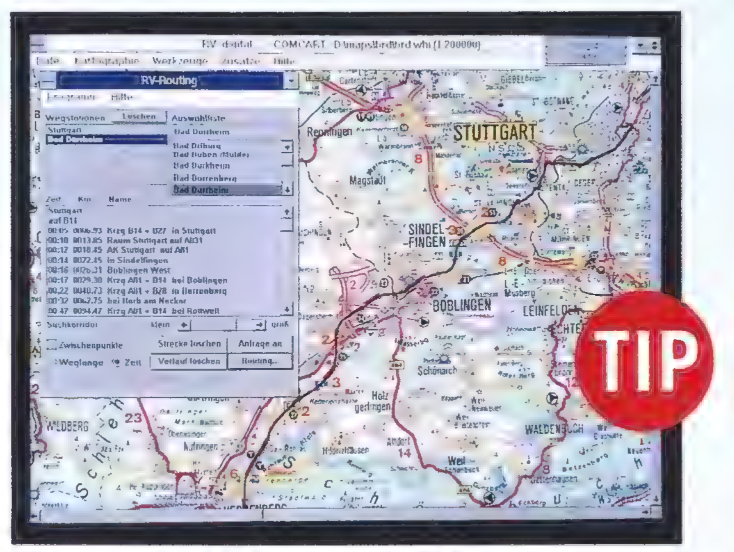
Fazit: Der große Autoatlas von ComCart ist eine gute, preisgünstige Einstiegsdroge in die Welt der elektronischen Kartenwerke. Deshalb: **TIP der Redaktion.**

Die Generalkarte auf CD-ROM mit Routenplanung Map & Guide auf Disketten von Mair, CAS und ptv für 1698 Mark

Wegen des enormen Preises soll nur der Vollständigkeit halber das Profipaket aus dem Hause Mair erwähnt werden. Es zeigt, was geht, sowohl bei der



Geo-Route: recht grob, dafür übersichtlich



RV-Autoatlas: Da ist die Karte besser als die Routing-Funktion

KARTENWERKE UND ROUTINGMODULE

Routing-Funktion als auch bei der Karte. Die elektronische Generalkarte gibt es auch einzeln für 980 Mark, aufgeteilt in zehn Regionen von Deutschland für je 98 Mark. Sie entspricht exakt der hinlänglich bekannten gedruckten Version, das Ortsregister findet die kleinsten Nester.

Map & Guide kommt als die berühmte Ausnahme von der Regel auf sieben Disketten, kostet einzeln etwas über 1000 Mark und kann auch einzeln genutzt werden. Es belegt 18 Megabyte auf der Festplatte. Der gefundene Weg wird auf einer hervorragenden Wegliste beschrieben und auf der Karte eingezeichnet. Der kürzeste Weg darf sich wirklich so nennen, weil das Programm dann auch tatsächlich keine Umwege fährt, sondern eben kleinste Straßen benutzt.

Germany für Windows, Autoatlas mit Infosystem und Routenplaner, zwei Disketten bei Pearl Agency Vertrieb, 69 Mark

Besitzer von CD-ROM-Laufwerken können dieses Programm getrost vergessen. Der Rest der PC-Besitzer sollte sich nicht zuviel versprechen. So sonderbar es klingt, aber das Beste am Programm ist das Handbuch. Von den zwei Disketten packt man sechs Megabyte Daten auf seine Festplatte.

Es gibt dann zwar von allem etwas, aber nichts richtig. Das einzige, was man fürs Geld geboten bekommt, ist Quantität. Die Karte taugt allenfalls zur groben Orientierung, die Routing-Funktion kennt nur den kürzesten Weg und nur Orte ab 1000 Einwohner. Der Ausdruck der Wegliste kann nicht befriedigen.

Fazit: Die Bedienung des Programms ist ziemlich kompliziert, und der praktische Nutzen ist auch das wenige Geld nicht wert.

Map'n'Go von de Lorme Mapping, USA, CD-ROM im Vertrieb bei Direkt Media für 148 Mark

Ein Kartenausschnitt, eine Übersichtskarte, die zeigt, wo der Ausschnitt liegt, und eine Schaltfläche mit Symbolen bietet der Eröffnungsbildschirm. Man gibt den Ausgangspunkt und das Ziel der Reise ein. Unterwegs lassen sich in einem selbst zu definierenden Umkreis von der Route Zwischenstopps und Sehenswürdigkeiten am Wegesrand eingeben. Für sehr viele Sightseeing-Punkte sind Informationen in Wort und Bild verfügbar, die sich anzeigen und abhören lassen. Eine stattliche Auswahl an Hotels, Restaurants und Campingplätzen auf der Route können angezeigt, ausgesucht und in den Reiseplan eingefügt werden. Die Route selbst kann die schnellste, die kürzeste oder eine nach den persönlichen Vorlieben sein. So bietet ein Fenster die Möglichkeit, bis hinunter zu Forststraßen alle Kategorien von Wegen zu bevorzugen oder zu vermeiden. Wer keine großen Straßen fahren möchte, findet auch keine in seiner Route, wenn es eine andere Möglichkeit gibt. Zudem sind die Geschwindigkeitsvorgaben sehr differenziert einstellbar, um die Route den jeweiligen Gegebenheiten oder dem verwendeten Fahrzeug anzupassen. Die Routen werden in verschiedenen Farben in die Karte eingezeichnet, was aussieht wie mit dem guten alten Leuchtmarker. Zum Schluß wird die fertige Reiseroute ausgedruckt, die Ausschnitte nehmen Bezug auf den gedruckten Straßenatlas, den mitzunehmen auch das Programm empfiehlt.

Fazit: Mit einem Reiseführer als Ergänzung kann auch der USA-Neuling seine Tour maßschneidern. Nur Englisch sollte man können – aber das braucht man drüben sowieso. Für den USA-Trip ist Map'n'Go der **TIP der Redaktion.**

TIP

Map'n'Go: übersichtliche und sehr genaue Routenpläne

REISEFÜHRER

Multimedia-Reiseführer sind die Paradedisziplin für das Medium CD-ROM. Informationen verknüpft mit Animation machen richtig Lust aufs Reisen. Da man ja nicht überall hin kann, wird nur ausgedruckt und mitgenommen, was man unterwegs vermutlich braucht.

WIN Reisen-, Hotel-, Camping- und Jugendherbergsführer, auf Disketten von Ostermeier Software, je 38,80 Mark, im Vertrieb bei Pearl Agency

Die vier Programme und ihre Erweiterungsmodule sind, einzeln betrachtet, das preisgünstigste, was der Markt an Reisesoftware derzeit zu bieten hat. Auf je zwei bis drei Disketten wird trotzdem reichlich Information geboten. Bei näherem Hinsehen entpuppt sich das Programm „Win-Reisen" als das sinnvollste, gefolgt vom Hotelführer Win-Hotel.

Win-Hotel bietet Golfhotels, kinderfreundliche und „normale Hotels" in Deutschland, Österreich, Frankreich, der Schweiz und Italien. Sie sind über Menüfunktionen leicht zu finden und können auf dem Bildschirm direkt gebucht werden – wenn man ein Modem hat. Wer die Schweiz aufruft, dem wird die Österreich-Karte vorgesetzt oder gar keine. Auch die Infokästen zu den einzelnen Hotels bieten oft recht wenig. Es sind zwar etliche Hotels rund um den Globus enthalten, aber nur solche mit Buchungsbüros in Deutschland, ausnahmslos sehr teure also.

Win-Reisen ist das einzig empfehlenswerte Produkt aus dieser Reihe. Die hier gesammelten Daten über Deutschland, Österreich und die Schweiz mit Liechtenstein auf anderem Weg zusammenzukratzen ist so mühsam, daß dies allein den Preis rechtfertigt. Alle Datenmasken sind schnell zu finden, die Einträge mit Adresse, Telefonnummer und meist auch einer Infobox sehr brauchbar.

Fazit: Wer Freizeitdaten sucht, wird bei Win-Reisen fündig.

PC Tourist 1.2, Der aktuelle Europa-Städteführer von Markt und Technik auf CD-ROM, 99 Mark

Nach einwandfrei erfolgter Installation bewegt sich der Neuling am besten mit Hilfe des gut aufgebauten Handbuchs durch das Programm. In mehreren Fenstern, wahlweise auch nebeneinander, lassen sich Infos zu Ländern und Städten darstellen, eine Stadt auf der Karte suchen oder auch Dias oder Videos betrachten. Die Dias sind von guter Qualität und erscheinen sehr schnell auf dem Schirm, sind aber leider recht klein. Von den meisten Ländern zeigen sie Landschaften und verschiedene

Städte, von Deutschland nur München. Videos sind nur für wenige Länder verfügbar und ziemlich unscharf. Dafür laufen sie fast ruckfrei und vermitteln einen guten Eindruck vom Land.

Die in Textform vorhandenen Informationen über ein Land oder eine Stadt lassen sich ausdrucken, sind jedoch teilweise falsch, unvollständig oder verwirrend.

Außerdem zieht sich ein leicht unfertiger Eindruck durch das ganze Produkt, der aber erst bei näherem Hinsehen deutlich wird. Dann zum Beispiel, wenn für den Stuttgarter Flughafen die Adresse des Bahnhofs angegeben wird, Stuttgart aber für PC-Tourist keinen Bahnhof hat. Hotels finden sich unter „Service und Einkäufe", allerdings überwiegend teure Häuser. Das Fenster „Erholung und Unterhaltung" liefert Infos zur Umgebung der Städte. Bei Augsburg etwa gehört Nördlingen ebenso dazu wie Ulm.

Wer bei aktivierter Kartenfunktion ein Land aufruft, landet gleich im richtigen Kartenausschnitt. Daten, Karte und Bild zu einer Stadt lassen sich gleichzeitig darstellen. Über Notizfenster kann man seine eigenen Einträge erstellen und schließlich alle Daten und Infos zum Reiseziel ausdrucken. Allerdings enthalten die Karten keine Straßen und sind wenig detailgenau.

Obwohl die CD erst 1994 erschien, ist sie datenmäßig bereits ziemlich veraltet. Bei Slowenien etwa sind nur leere Masken vorhanden. Auch sonst ist die Ankündigung des Klappentexts, „alle nur erdenklichen Informationen" zu bieten, die man unterwegs im Zielgebiet braucht, weit überzogen.

Fazit: Da es das bisher einzige Programm über ganz Europa ist, taugt es als erste Quelle für Städtefreaks trotzdem, zumal die Bedienung sehr angenehm ist. Eine Neuauflage sollte vor allem an der Qualität der Texte und an der Vollständigkeit der Informationen feilen.

Baedeker USA: ausgearbeitete Tourenvorschläge



REISEFÜHRER

Baedeker Allianz Reiseführer USA, Multimedia-Version auf CD-ROM, von Rowohlt Systhema für 98 Mark

Die CD-Ausgabe enthält den gesamten Text des Reiseführers in Buchform. Was man mitnehmen möchte, druckt man sich einfach aus. Das Suchen von Informationen ist ein Kinderspiel. Über ein Fenster mit Suchfunktion nach Namen oder/und Stichworten ist der Reisende am Bildschirm blitzschnell an der Stelle, wo er hin will. Bereits der praktische Nutzen übertrifft so das Buch.

Und schön wird das Ganze durch die optische und akustische Aufbereitung. Schon der Start des Programms beginnt mit Musik, ein Klick auf die Schaltfläche Editorial läßt einen per Video im Flieger nach Amerika jetten – die Reise kann beginnen. Wer nur schnell etwas nachschlagen will, kann den Vorspann mittels Mausklick unterbrechen und direkt zum Auswahlbildschirm gelangen. Gesprochene Zitate, Musik, Videos und viele exzellente Dias, die sich auf volle Bildschirmgröße zoomen lassen, zeigen die Vielfalt der Vereinigten Staaten. Obendrein läuft das Programm hervorragend ohne lästige Pausen oder Brüche und mit erstaunlichem Tempo. Daß dies nicht nur allein an der Rechnerleistung des Geräts liegt, zeigen andere Programme, die auf demselben PC deutlich langsamer laufen.

Routenvorschläge werden gemacht und Karten zu vielen Themenaspekten geboten. Einzig Straßenkarten gibt es keine auf der CD – dafür eine gedruckte Straßenkarte als Beigabe. Die kennt man schon aus der Buchversion, sie ist erstaunlich detailreich, ersetzt aber nicht einen guten Roadatlas.

Fazit: Hier wird eindeutig der Standard gesetzt für alles, was nachkommt. Wer die entsprechende Hardware hat und eine Reise nach Amerika plant, kommt an dieser CD-ROM nicht vorbei. Ganz klar: **TIP der Redaktion.**

USA Stadt und Land und USA Nationalparks, Multimedia-Reiseführer auf CD-ROM von Travelware, je 79 Mark

Als einziges der getesteten Programme kann man bei den Travelware-Reiseführern von Bär und Bauder zwischen verschiedenen Installationsroutinen wählen: eine für 256 Farben, eine für Echtfarben-Darstellung. Diese auch Truecolor genannte Variante erfordert eine entsprechende Grafikkarte. Das Programm wurde daher entsprechend den auch für alle anderen geltenden Testbedingungen im 256-Farben-Modus installiert. Selbst festlegen kann der Benutzer auch, ob er das Programm immer von der CD starten will oder ob er es auf der Festplatte installiert. Diese Variante erfordert jedoch 65 Megabyte Speicherplatz. Der Sinn des Speichermediums CD-ROM liegt jedoch gerade darin, sich eben nicht die Festplatte mit Daten vollzuschaufeln. Wieder aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden so auch die Travelware-Programme von der CD gestartet.

Der Nationalparkführer beschreibt 29 Parks und Naturdenkmäler in Wort und Bild. Bei USA Stadt und Land sind ebenfalls etliche Parks enthalten, zusätzlich viele große Städte und sehenswerte Bauwerke. Hier gibt es noch einen Polyglott-Führer als Büchlein mit dazu. Aufbau, Bedienung und Optik sind bei beiden Versionen gleich. Der Eröffnungsbildschirm zeigt eine Übersichtskarte mit den Landschaften, für die Informationen verfügbar sind. Die Bedienung ist windowsüblich übersichtlich. Eine Übersichts-Schaltfläche und eine Schnellauswahl lassen einen direkt zu den einzelnen Punkten gelangen. Das ist auch gut so, denn leider ist die Optik der Übersichtskarte so schlecht, daß man die Namen nur mit Mühe lesen kann. Die Detailkarten dagegen sind gut. Die gesprochenen Texte zu den einzelnen Sehenswürdigkeiten sind knapp, aber meist recht informativ. Leider nervt die Sprecherin durch ständige Versprecher. Ebenso enttäuschend sind die Videos. Sie sind zwar nicht viel kleiner als bei anderen Programmen, dafür aber von schlechterer Qualität und wenig informativ, der gesprochene Text paßt selten inhaltlich zu den Bildern.

Die Diashow hat ebenfalls erhebliche Mängel. Die Präsentation ist sogar auf einem 60-Megahertz-Pentium-Prozessor unzumutbar langsam, die Bildpausen mit Formularansicht sind länger auf dem Bildschirm zu sehen als die Dias. Die Qualität der Dias ist in Truecolor-Einstellung und hoher Auflösung etwas besser, die übrige optische Qualität verbessert sich aber nicht.

Da fällt es schwer, noch ein Lob für die gute Ausdruckroutine der Reise-Infos oder die Adressen der Nationalparks zu finden. Das Fazit ist kurz: 19 Mark drauflegen und den Baedeker USA kaufen.



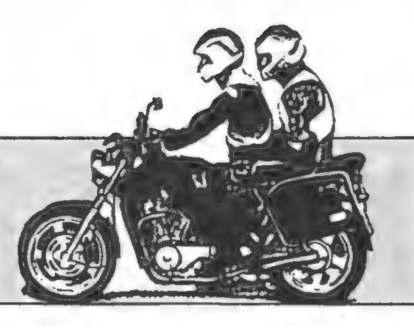
Travelware: nur auf den ersten Blick schön

FAZIT

Bei den Routing-Programmen kommt die Kombination aus dem Wegfinder des Marco Polo Travel Center und den Karten der ComCart-Reihe dem Optimum sehr nahe. Beide zeigen, daß Detailtreue und Einfallsreichtum bezahlbar sein können. Die Generalkarte und Map&Guide stellen zwar diese optimale Kombination dar, sind aber für den privaten Anwender zu teuer. Motorradwandern geht nun mal auch im Computer-Zeitalter am besten mit Hilfe von Karten in Papierform und der eigenen Phantasie. Ein Programm mit der Einstellung „wähle nur grün eingezeichnete Straßen" wäre eine Möglichkeit, Routing-Funktionen für den Freizeitbereich attraktiv zu machen. Map'n'Go kommt diesem Ideal am nächsten und setzt so den Standard für vergleichbare Programme, ist aber eben bis dato nur für die USA zu haben. Die Wahl des Atlas ist reine Geschmackssache.

Favorit bei den Reiseführern ist der Baedeker USA. Nutzt man ihn gemeinsam mit Map'n'Go zur Vorbereitung einer Amerika-Tour, kann wirklich nichts mehr schiefgehen. Hier darf man auf weitere Titel gespannt sein.

REISEMARKT



Nordschwarzwald

Landgasthof, Zimmer DU/WC, Frühstücksbuffet, Garagen. Idealer Tagestouren-Standort.

Landgasthof Waldhorn · 76596 Forbach Murgtal
Tel. 07228/91870 · Fax 918714

Enduro-Paradies Teneriffa, Einführungsangebot: 1 Woche Leihmotorrad + Bungalow mit Pool + Transfer, DM 700,-. Tel. 089/4801653, Fax 487350 H

Dolomiten

Arabba, 1600 m, Sella Ronda
Idealer Ausgangsort für Motorradtouren

Hotel + Residence Olympia***
Tel. 0039/436-79135 · Fax 436-79354
I-32020 Arabba (BL)

Schwarzwald-Rand, Bad Dürrheim bei Donaueschingen, gepflegte Hotel-Pension mit Herz fürs Motorrad. Mod. Zimmer ab DM 69,- mit D/WC, TV, Tel., Frühstücksbuffet, Garage, Trockenraum. Idealer Ausgangspunkt für Touren wie Bodensee, Schwarzwald, Elsaß, Schwäbische Alb, Schweiz. Detaillierte Tourentips. Hotel-Pension Hug, 78073 Bad Dürrheim, Hofstr. 5, Tel. 07726/5087, Fax 4202 H

Nordschwarzwald

Der ideale Ausgangspunkt für Touren
Schwarzwald und Vogesen
N. Z. schon ab 29,– Übern./Frühstück
Unterstellmöglichkeit - Auch Gruppen
Prospekte anfordern

Gasthof-Pension Löwen
76594 Forbach
bei der Alten Holzbrücke
Tel. 07228/2229 · Fax 3633



DUBBELJU MOTORCYCLES

USA auf eigene Faust **MIETMOTORRÄDER** BMW HARLEY-DAVIDSON **in KALIFORNIEN**

FARBBROSCHÜRE anfordern!

BRD: Weg am Sportplatz 25a, 22850 Norderstedt, TEL. 040 525 7887, FAX 040 525 7984
USA: 271 Clara Street, San Francisco, CA 94107, TEL. 001 415 495 2774, FAX 001 415 495 2903

SAN FRANCISCO

NEW! One-Way-Rentals

ALPEN ´95

URLAUBSSPASS & FAHRTRAINING

Schweiz, Gardasee, Dolomiten
7xHalbpension·Ausgesuchte Hotels
Beste Küche·Gepäcktransfer
Kleine Gruppen·2000 km Kurven

R-Tours

Tel./-Fax: (02132) 7 21 18
Karl-Arnoldstr. 11, 40667 Meerbusch

Dolomiten – Südtirol "Hotel LA STÖA"
I-39030 St. Vigil in Enneberg

Liebe Motorradfreunde,
in St. VIGIL IN ENNEBERG am Tore des Naturparks "Fanes-Senes-Prags", erwartet Sie das "HOTEL LA STÖA"
Telefon 0039474/501055 · Fax 501492.
Ein gemütliches Haus mit jedem Komfort, zentral gelegen, Garage und Sauna. Renommierte Küche, Vor- und Nachsaison Sonderpreise.
Geöffnet: 6.11. – 10.4. und 15.5. – 30.9. · Familie Erlacher Franz



SKYMASTER

GLEITSCHIRMFLUGSCHULE

- Paraglidingkurse
- Passagierflüge
- Tips für Biketouren
- Ferienwohnung

Info: SKYMASTER
Friedrichstr. 7, D-79677 Schönau,
Hochschwarzwald Tel. 07673/8511, Fax 8590

Enduro-Erlebnisreisen mit **Team Hinterreiler,** A-6706 Bürs, Tel. 0043/5552/63345, Fax 0043/5552/66707 nach **Tunesien, Algerien, Frankreich** usw. Farbprospekt kostenlos! Mitfahrer im Allrad-Begleitauto willkommen!



Motorradfreundlicher Gasthof zwischen Timmelsjoch und Hahntennjoch.
Alle Zimmer mit Dusche, WC und Balkon. Günstige Preise, gute Küche. Große, absperrbare Garagen vorhanden. Sonnenterrasse, Schwimmbad, Liegewiese.



Australien

entdecken mit dem **eigenen** Motorrad. Preiswerte Verschiffung in Spezialboxen nach **down under**
0 22 02 / 4 50 24 · Fax 4 51 24

Frankfurt-Paris-St. Tropez-Tour, 3.7.-20.7.95, Info. Tel. 06441/781166

Costa Rica

Off Road Motorradtour
16 Tage in der Wildnis
ab 3.350,– DM
Nature Adventure Tours
02203/84653

The sky is the limit ....

Namibia

mit dem Motorrad entdecken!
Individuelle Endurotouren durch den Diamanten Afrikas
4200 km Gravelpads + unendliche Weiten

Gravel Travel Motorradreisen
Bahnhofstraße 10 · 29574 Ebstorf
Telefon 05822/1717 · Fax 3627

kostl. Prospekt anfordern

Gleitschirm-Fliegen

Viel Spaß ...
... mit Sicherheit
Ganzjährige Schulung
Professionelle Ausbildung

Farbiger Schulungsprospekt kostenlos!
1.DAeC-Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
Brunnenstr. 35, D-87669 Rieden bei Füssen, Ostallgäu, Telefon 08362-37038, Fax 38873

Motorradtouren weltweit

PILOTTOUREN 7.7. – 29.7.
28.7. – 16.8.
auf Enfields über den Hindustan-Tibet Highway ins Himalaya Königreich LADAKH

Costa Rica/Panama auf BMW F650. Indien, Goa auf Enfields. Endurotouren Honduras & Südafrika. Vietnam mit Tourern.

PRIMA KLIMA REISEN
Hauptstraße 5 · 10827 Berlin (Schöneberg)
Tel. (030) 78 79 27-37 · Fax (030) 78 79 27-20

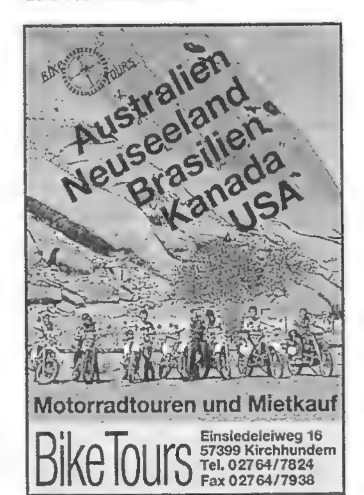


H·O·T·E·L
S·A·L·Z·B·A·C·H

Bikers welcome!

Touren durch das Schaumburger Land und den Harz. Nähe Nienstedter Pass u. Steinhuder Meer, hauseig. Disco, Pool, Grillen, Klönen und und .....
Hotel Salzbach, 31552 Apelern (Nähe Lauenau)
Prospekt u. Info: Tel.: 05043-1080, Fax: 05043-1089

Irland-Green Peace Tour, wer (Sozia, SF/in) hat Lust m. Ihm, 33 J. CBR 1000 F, ca. 3 Wo. Aug./Sept., die Insel zu erkunden. Tel. 089/6913985



Motorradfahrer herzlich willkommen

im Südschwarzwald, Schweizer Grenze, B 315 – B 314. Selbstgebranntes Kirschwasser, Schwarzwalder Schinken aus eigener Schlachtung, hausgebackenes Brot, geschmackvoll ausgestattete Zimmer (Bad/DS, WC), **Garage frei.** Halbpension: pro Person 55,– DM. Zentrale Lage für Ausflüge: Schweiz, Bodensee, Elsaß. Ausgebucht: 25.–28. 5., 1.–5. 6.
Gasthaus-Pension „Zum Kreuz" · 79780 Stühlingen-Weizen
Familie Handke-Duttlinger
Telefon 07744/335 · Telefax 07744/1347

Motorradtouren durch die Alpen, mit Gepäckservice. Tel. u. Fax 09123/84476, Info anfordern H

Südschwarzwald

Gemütl. Gasthof, gutbürg. Küche, Garage für Biker frei, Ü/Frühst. 40,–, Super Tagestouren möglich.
Gasthof zur „Alten Brauerei"
Weilertalstr. 23, 79379 Müllheim
Tel. 07631/2403, Fax 07631/5589

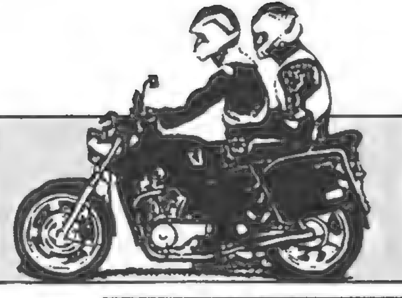
MIETEN - NICHT TRÄUMEN!



50 HARLEYS WARTEN IN LOS ANGELES AUF SIE!

AUGUST-BEBEL-STR. 32 · 33602 BIELEFELD · TEL.: 0521 / 17 49 85 · FAX: 0521 / 13 87 38

REISEMARKT





Motorbike Tours ab Frankfurt/M., German-English Guided, Rhein-Main-Mosel-Neckar-Tauber-Donau-Alpen, Mietmotorräder. Gerd Seidelmann, De Bary-Str. 24, 60320 FFM, Tel./Fax 069/593316 H

Faszination Enduro
Für Einsteiger, Straßenfahrer, Straßenenduristen!
Mit Leihmotorrad KLX 250!
☆ Regelmäßig Einsteigertrainings ☆
☆ Spreewaldtouren in Senftenberg ☆
☆ Endurowandern auf Korsika ☆
(Anreise m. Flugzeug Sept./Okt. 95)
Info's unter 06026/8169 od. 8368
IMEX Motorsport GmbH · Stockstadter Str. 25 · 63762 Großostheim





Heben Sie sich ab !
Lernen Sie Gleitschirmfliegen mit allem Drum und Dran !
★★★Passagierflüge★★★
Bitte Informationsbroschüre anfordern
OFS Paragliding GmbH
Tiroler Str.19 · 87459 Pfronten im Allgäu
Tel.+ Fax 08363/5969 Hotline 0171/8703229

Gerlos - Tirol
Ausgangspunkt vieler Touren
Pension Alpenrose
Zimmer mit Komfort für'n Biker
Garage mit Komfort für's Bike
Info: Alpenrose, A-6281 Gerlos 148
Fax: 0043-5284-5235-5
Tel.: 0043-5284-5235

Endurotouren • Trialtouren
ISLAND • SIERRA NEVADA Seealpen
Infos anfordern bei: FUNTOURS Inselgasse 14 · 78462 Konstanz Telefon/Fax 07531/17379

Ostsee, zw. Lübeck u. Kiel a. d. Howachter Bucht, Fe./Wo.- u. Zimmer, Info. B. Zimmermann, Tel. 04382/846, Fax 1552

Nationalpark Hohe Tauern/Salzburger Land
Gasthaus Bergschmied***
Österr. u. ital. Küche, herrliche Aussicht, Ü/F DM 40,-, Garage frei. Super Tips für Tagestouren (Österr./Südtirol).
A-5733 BRAMBERG, WENNS 17
Tel. 0043-6566/259, Fax 259-59

Transilvanian Tours '95
L. Bude & Th. Piovesan GbR
Eichewiese 6 · 57482 Wenden
Erleben Sie Enduro pur durch Transilvanien
Bitte fordern Sie unseren Prospekt an!
Tel./Fax 02762/3655
und 0212/335227

Ferienbungalow Schramberg/-Schwarz-wald, für bis zu 6 Motorradfahrer/innen, Info. Tel. 07422/54356 H

SCHWARZWALD
Gepflegte Pension mit ungezwungener Atmosphäre, günst. Preise, Frühstücksbuffet, Kaminzimmer, Garage, detaillierte **Tourentips**, idealer Standort für Motorrad-Touren im Schwarzwald und Elsaß, Hausprospekt anfordern: **Haus am Mühlbach,** Mühlbach 4, 76596 Forbach,
☎ (07228) 2471, Fax 3490

Namibia, Südafrika Zimbabwe, USA Australien, Neuseeland
• geführte Touren
• Selbstfahrer-Touren
• Sondergruppentouren
• Mietmotorräder, Flüge
Programm anfordern bei:
Motorrad Reisen König
Konrad-Adenauer-Platz 8a
53225 Bonn
Tel. 0228/479490 • Fax 466769

Florida U.S.A.
Auf einer Harley-Davidson.
Auf der Suche nach der „Ultimativen Fahrt", von Miami nach Key West und zurück auf einer Harley. Weitere Infos bei:
☆ Rolling Thunder Bikers ☆
3301 Coral Way, Miami, FL 33145 USA
Tel. 001-305-441-0952 oder Fax 001-305-441-0519

Termine/Treffen

17. Motorrad-Treffen der BMW-Freunde Hirschau e.V., vom 30.6.-2.7.95 in Hirschau/Sargmühle. Tel. 09433/6835, Riß-Fritsch, 09622/4822, Robert Knorr

16. Int. Motorradtreffen in Fieberbrunn des MC-Pramau, vom 14.7. bis 16.7., Kontakt: A-6391 Fieberbrunn, Pfaffenschwendt, Foidl Gerhard, Tel. A-05354/6935



9. Motorradtreffen MC VS Weilersbach e.V., vom 23.-25.6.95, Anfahrt A 81, Ausfahrt VS, · Fr./Sa. Liveband. Tel. 07721/73650

18. Int. Motorrad-Treffen MRC Zizenhausen/Bodensee, Live-Band, 7.-9.7.95, Du./WC, Info. Tel. 07771/1053

5. internationales, deutsches
Vmax - Treffen
23.-25. Juni in Wilstedt bei Hamburg
Alle, deren zweitliebstes (oder liebstes?) Spielzeug die Vmax ist, treffen sich am Freitag, 23. Juni
- Anreise: Freitag ab 13.00 Uhr
- Großer Zeltplatz
- Duschen/WC's
- Essen und Trinken satt
- Prämierung für die weiteste Anreise

Wir bitten um Voranmeldung mit Rückporto unter folgender Adresse:
Vmax Club Deutschland
Eppendorfer Weg 281, 20251 Hamburg
Fax 040/472337 Tel: 040/4918183

8. Int. Motorradtreffen MC Nördlingen, v. 16.-18. Juni, in Löpsingen bei Nördl., Zelt, Lagerfeuer, Pokale, Top-Rockbands, am Freitag u. Samstag, Info. Tel. 09081/23811

Sitzbank-Festival am 16. + 17. Juni '95
★★★
Corbin-Probesitzen auf dem eigenen Motorrad
★★★
Musik und Bewirtung!
Corbin-Sitzbänke Vertrieb für Deutschland



16. Int. Motorradtreffen des MFG Gailnau, vom 30.6.-2.7.95, Anfahrt über A 6/Ausfahrt Rothenburg, Fr./Sa. Livemusik, Info. Tel. 09823/1357

DMC
Outdoorartikel für Motorradfahrer
Prospekte kostenlos anfordern bei:
DMC-Zelte • D-33181 Wünnenberg
Tel. 02953/96834 • Fax 02953/7773
die schnellsten Zelte der Welt



- Patches (ab 30 Stück)
- Colors (ab 5 Stück)
- Aufkleber (ab 100 Stück)
- Anstecknadeln (ab 100 Stück)

W+B Stick GmbH Bitte, Muster anfordern!
Carl-Zeiss-Str. 8 a
30827 Garbsen * Tel. 05131 966 90

PATCHES und COLOURS
★ **CLUB T-SHIRTS** ★
Gratis-Farbkatalog (240 S.) anfordern
HARRY'S BIKER STORE
Bergmannstr. 12 · 80339 München
Tel. 089/502 71 26 · Fax 50 88 18

T-Shirt-Druck
Pokale, Patches, Plaketten, Aufkleber
Werkstatt Petersen · Dorfstraße 30
25840 Koldenbüttel · Telefon 04881/1720



30.6. - 2.7. 95
10 Jahre Hepco & Becker. Feiern Sie mit! Naturpark Pfälzer Wald. Kurvenfahren - Info - Preisausschreiben und Spaß. Alles Weitere von:
Hepco & Becker GmbH
Birkenstraße
66989 Höhfröschen
Tel. (06334) 921610 · Fax 2880

Roller

Händler gesucht!
Motorroller 50 ccm - auch als Mofa



Vertrieb:
LECSON GMBH
Vor den Büschen 41 · 45770 Marl
Fax 0 23 65 / 8 27 63

PSS-Superbikes
17 Jahre Erfahrung und Erfolg!
In vielen Tests bewiesen.
Spezialfahrwerke - Edeltuning

PSS-Spezialfahrwerke
für Suzuki GSX R 750/1100 R + W
Honda CBR 1000
Fahrwerks-Kit mit allen Zubehörteilen **nur DM 9.490,-**
Fertigfahrzeuge mit TÜV und nach Wunsch lackiert **ab DM 19.980,-**
Gesamtkatalog anfordern gegen DM 5,- Schutzgebühr/Porto, Video DM 20,-

PSS-Exklusiv-Umbau
Breitfelgen mit Kastenschwinge nun auch für "Liebhaberstücke" mit 6" PVM-Alu-Rädern oder PVM-Alu-Verbundrädern mit Metzeler 190/50 ZR-Bereifung. Angebot für Komplett-Umbau anfordern!



Speichenräder-Umbau bis 5,75" für Bereifung 180/55 für fast alle Serien-Motorräder
z.B. Zephyr 1100 Rädersatz komplett **nur DM 2.890,-**
Kawasaki Z 900/Z 1000 4,25 x 18 mit 170/60 Bereifung. Sonderpreis anfr.
(inkl. Hochglanz pol. PSS-Radnaben)
Sonderprospekt für Exklusiv-Räderumbau anfordern

Italjet Formula 50, gelb u. schwarz, neu, i. Tl. LIT. 3.800.000,-. Tel. I-0039/473/742251, Südtirol H

Suzuki

A 2 Abfahrt HAMM
Hier können Sie abfahren
FUHRMANN
SUZUKI
800 qm Motorrad total, 3 km stadteinwärts
grosser Parkplatz am Haus
WERLER STR. 172
59063 HAMM
Tel. 02381-59060/61

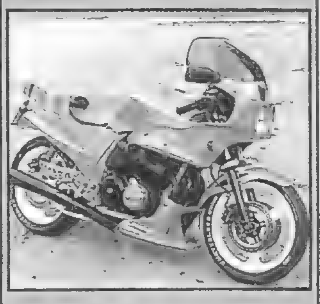
PSS

PSS-Superbike-Umbauteile
für Suzuki 750 R/1100 R + W
Kawasaki ZX 10/ZZR 1100 bis '94
Honda CBR 600/CBR 1000
Yamaha FZR 1000 + Exup



Superbike-Sitzbank ab DM 699,-
Superbike-Verkleidung komplett nur DM 998,-
Bitte Superbike-Umbau-Prospekte anfordern.
Neu! 1-Arm-Schwingen mit 6" PVM und 190/50 ZR-Bereifung komplett mit Brembo-Bremsanlage
DM 5.590,-

PSS-Replica-Umbauteile
für Serien-Motorräder mit TÜV-Gutachten
Honda CB 750/F/900/1100 BDO/CBX 1000 und Pro Link/CBR 1000 F/SC 21
Kawasaki Z 650/Z 750/Z 900/Z 1000
Z 1000 J/R 1100 B 1/2 GPZ 1100 UT
Suzuki GS 750/1000/GSX 750/1100
Katana/E/F/GSX 750 R/1100 R



PS-Schuppen Motorradtechnik GmbH
Siemensstraße 5 • Tel. 05908/1580
49835 Wietmarschen-Lohne
(B 213 Lingen-Nordhorn)
PSS-Gebietsvertretungen:
GHB Motorrad-Shop GmbH
Max-Planck-Str. 8, 92224 Amberg-Immensteten, Tel. 09621/62324
Gesamtkatalog DM 5,- • Video DM 20,-

GSX-R 1100, 1a Zust., Bj. 92, 15000 km, Sonderlack, 11.950,-. 0451/895246

NEU · NEU · NEU · NEU · NEU
IM
MÜNCHNER-SÜDOSTEN



☆ Motorräder ☆ Bekleidung
☆ Motor-Roller ☆ Zubehör
85635 HÖHENKIRCHEN
AM BRUNNTHAL-DREIECK
Sportplatzstrasse 4 · Tel. 08102/6660

Motor, Rahmen, Teile: GSX 1100, 750 H/J/S, 650, 550, 400, GS 750, 550, 500 + RG 500. Tel. 07231/71411 H

SUZUKI – Gebrauchtteile
tägl. Versand + Laden + Ankauf
Tel. 089/8340880 - Fax 089/8203211

Suzuki VX 800, 3.90, TÜV 3.96, blau, 19000 km, 2. Hd., Scheibe, evtl. Koffer, VS. Tel. 0931/18970

Gebrauchtteileversand
1100 Katana, GSX 1100, GS 1000, GS 750, GSX 750 R, GS 550 E, GT 550, GS 750/650/550 Katana, GSX 550, RG 500 Gamma, GS 450 L, GS 400, GT 250, 250 X7, GT 125, TS 80
Motorrad-Hentzschel · Telefon 07175/7200

Verkaufe VS 1400 Intruder, Bj. 1989, Bereif. neu, Topzustand, Sissybar, amerik. Modell, rot-met., VB 12.000,- DM. Tel./Fax 0371/418125



Hafenweg 2, 48155 Münster
Tel. 0251-60461, Fax.64629

RF 600 R, EZ 5.93, 5100 km, 98 PS, silber, Zubehör, VB 9900,-. 05071/4430

Kaufe gegen bar Unfall-, Gebraucht- und Defekt-Motorräder
Gebraucht- und Neuteile
Versand Norddeutschland
Telefon 04421/202999
Fax 04421/203107
Harms & Hermann
2940 Wilhelmshaven · Kanalweg 14

RF 900 R, 10.94, schw., 2600 km, 98 kW, VB 13.000,-. Tel. 07051/20893

Ankauf von Unfall-Motorrädern
Verkauf von Gebrauchtteilen
Fa. Jansen · Tel. 0 20 65/65 91 3+14

Gebr.-Teile. Harrymoto. 09521/2483 H

Suche Unfall + defekt. 09141/4355 H

EG-IMPORTE z. B.:
RF 900 R ab DM 14.200,–
GSX-R 1100 W ab DM 14.500,–
megabike 06821/14634

R 750, 7.90, 1. Hd., 43000 km, schwarz, Gar.fzg., div. Reifen, + 116 PS eingetr., VB 8200,-. 02241/53849

Motorradgebrauchtteile
Fa. Wiltzer · Jahnstraße 46
Düsseldorf · 0211/381801
Suche Unfall/Defekt und Gebraucht

GS 1100 L, top, alles Original, 24000 km, DM 6800,-. Tel. 09177/1888 H

GSX-R 750/1100, in Teilen. 0651/89466H

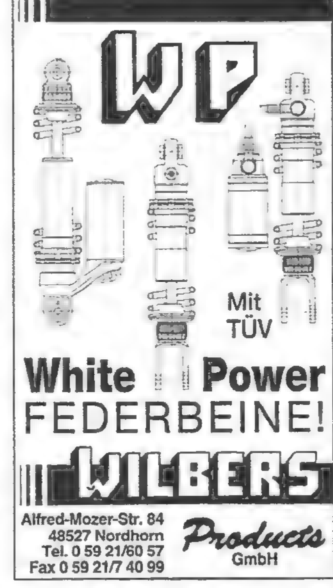
GSX-R 1100 WP, 112 kW, EZ 2.94, 6700 km, Racingtopf, 4-1, Topzust., DM 14.800,-. Tel. 07143/18011 od. 26883 H



Verk. RG 500 Rahmen + Brief, Bj. 86, DM 1850,-, PVM-Felgen, kpl. DM 1200,- usw. Fa. Ott, Tel. 09604/1850 H

Gebrauchtteile Versand
GS/Kat 550/650/750/1000/XV 800/GS 500 E/ RF 600/900 R/LS 650/VS 800/GSX-R 750/ 1100, 87-94/GSX 600 F/750 F/1100 F/ RGV 250/GSX 1100 G/400 Bandit
Kaufe Unfall- und Defekt-Motorräder
Tel. 0 81 39/76 46 · Fax 0 81 39/81 50

Goose 350 ccm, o. Briefeintr., 2000 km, DM 10.000,-. Tel. 0821/722751



WILBERS Products GmbH
Alfred-Mozer-Str. 84
48527 Nordhorn
Tel. 0 59 21/60 57
Fax 0 59 21/7 40 99

GSX 1100 R, 88-92, i. T. 04121/50491 H

GEBRAUCHTTEILEVERSAND
großes Teilelager · täglicher Versand
MOTO CLASSIC Breisach, Tel. 07667/7880, Fax 80199

Suzuki TS 250 Enduro, Bj. 89, 8900 km, 13/20 kW, 2990,-. Tel. 0591/74357 H

I. T.: GSX-R, GSX-F/E/ES, GS-E/M/G, RG/V, VX, VS, LS, GT. T. 02362/61891 H

REIFENFREIGABEN
Auf der Originalfelge und für die offene Leistung! für viele Modelle von BMW, HONDA, KAWASAKI, SUZUKI, und YAMAHA!
HIGH TECH & QUALITY **ALPHA-TECHNIK GMBH**
D-Tel.: 08036/4545 · Fax: 08036/1572

Gebr. T. Tel. 07443/3484, Fax 20451 H

DR 350 S HP, höhenverst., 4200 km, Bj. 93, kein Gelände, wegen Baby z. verk., DM 5850,-. Tel. 08034/9150

Fortsetzung von Seite 107

Japaner-Wochen exklusiv bei
AME-DÜSSELDORF · SPECIALITIES FÜR VS 1400
und mehr, INFO anfordern: Tel. 0211/9047392 · Fax 0211/654015 · Teile-Order-Hotline: 0211/653934
Neuesten AME-Katalog anfordern (25,–+ Porto, NN)
Neu! Neu! Neu! – Werden Sie bei uns VIP-Karten-Mitglied – Informationen anfordern

Suzuki

GEBRAUCHTTEILEVERSAND
großes Teilelager - täglicher Versand
MOTORRADLADEN AUGSBURG
Tel. 0821/594567, Fax 0821/576880

GSX-R 750-Motor. Tel. 07844/7233 H

Suzuki GT 750, Bj. 74 u. 72, 9000/14000 mls. Orig.zust. Tel. 04407/20945 H

Barankauf von gebrauchten Motorrädern
Motorrad Gerstmann
4200 OBERHAUSEN
WEHRSTR. 17–33
☎ 0208/86502453

GSX-R 750/1100, GSX 750 F, 90-94, in Teilen. Tel. 06439/1536 H

Katana 1100, 7200,-. 02654/1554

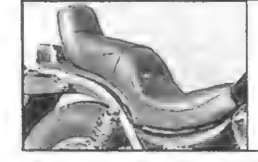


SUZUKI-Original-Ersatzteile GSX-R-1100

Gut für's Bike, super für's Sparschwein: SUZUKI-Ersatzteile zum Original-Preis des Importeurs. Ab sofort bei Ihrem autorisierten SUZUKI-Vertragshändler. Z.B. für die GSX-R-1100.
Unverbindliche Preisempfehlung inklusive Mehrwertsteuer:

Luftfilter, Einsatz	
(bis Modelljahr '92 DM 54,90), ab Modelljahr '93	DM 50,90
Ölfilter	DM 19,95
Bremsbelag vorne, 1 Satz (Modelljahre bis '88)	DM 53,50
Modelljahre '89 bis '92	DM 59,50
Modelljahre '93 bis '95	DM 99,-
Bremsbelag hinten, 1 Satz (Modelljahre '86 bis '92)	DM 53,50
Modelljahre '93 bis '94	DM 59,50
Modelljahr '95	DM 79,50
Kettensatz für alle Modelljahre bestehend aus Ritzel,	
Kettenrad und Kette	DM 579,-
Batterie (Modelljahre '86 bis '92)	DM 89,-
Modelljahre '93 bis '95)	DM 164,89
und als SUZUKI-Original-Zubehör die Höcker/	
Sitzbank-Abdeckung, lackiert in Fahrzeugfarbe	DM 364,-

SUZUKI
Ride the winds of change



Chopperbank für VS 1400 mit oder ohne Lehne bzw. **XV 535** mit Lehne wie in MOTORRAD 10/95 auf Seite 202 vorgestellt.
Info gegen 3 Mark.
PETRI
Waldhauserstraße 34/1
72459 Albstadt-Laufen
Tel. 07435/1389 • Fax 1766
Händler bitte Preisliste anfordern!

DR Big 800 S, 92, i. T., top. 069/835150

VS 1400/95, neu. 13.900,-. 08347/1482 H

Suzuki – Gebrauchtteile
Rahmen + Brief, Motoren Bauj. 90–95, GN 250, RGV 250, DR 350, GSF 400 Bandit, GS 500 E, GS 550, GSX 550 EG, RG 500, DR 650, LS 650, GSX 600 F, RF 600 R, GSX-R 750 W/1100, GSX 750 F, VS 800, DR 800 Big, VX 800, RF 900 R, GSX 1100 F, VS 1400,
Ständig Gebrauchtmotorräder · Täglich Teileversand
MRC
Ankauf von Unfallmotorrädern!
Tel. 05723/76565 + 75649 · Fax 05723/75921

RGZ 250, GSX-R 750/1100 Moto.-Teile. Tel. 08561/8790, ab 18 Uhr H

GSX-R Gebr.-Teile. 07531/54898 H

Gebrauchtteileversand GSX-R 750/1100, Bj. 88-94. Tel. 089/750618 H

GEBRAUCHTTEILEVERSAND
z.B. 2500 Räder, 600 Rahmen + Brief, 1500 Elektrikteile usw.
S. Spängler · Wildbadstraße 28 · 91781 Weißenburg
Telefon 09141/70774 + 4355 + 74861 · Fax 09141/70222
Suche Unfall-, Defekt-, Motor- und Totalschäden bundesweit

1000 Rahmen + Brief. 09141/4355 H

Neu- und Gebrauchtteile, ab 50 ccm. Fa. M&K, Tel. 05231/34670, Fax 26579 H

Suche für R 750, 86/87, Lim.-Edti., orig. Einmannsitzb., auch beschäd. Tel. 07624/80353



DR Big, EZ 7.93, schwarz, 11000 km, Gi-vi-Koffer, Sturzbügel, Hauptständer u. Schutzpl., DM 7500,-, evtl. Tausch gg. Enduro od. Wertausgleich. Telefon 06371/13463

SUZUKI in WUPPERTAL
Zweirad-Service-Mersch
Suzuki-Vertragshändler
Kleeblatt gegenüber Hauptpost
42119 Wuppertal
Telefon 0202/430043

Suzuki GSX 1100 G, Bj. 95, Ende März zugelassen, 1. Hd., ca. 3000 km, Farbe schwarz, 2 J. Garantie, große Inspektion neu, absoluter 1a Zustand, für VB 13.700,-. Tel. 0611/809579

Für VS 1400 6-Kolben-Bremszange
mit schwimmender Bremsscheibe



Dornburger Zweirad
65599 Dornburg
Telefon 06436/2121

GSX 600 F, Bj. 94 u. 89, i. T., GSF 400, GR 650, Bj. 89, i. T. 0421/4170265 H

PIET'S MOTORRADLADEN FFM
NEU Motorräder, An- und Verkauf.
Gebrauchte, Unfall, Defekte, Teile, Versand.
Tel. 069/397099 · Fax 396977

RGV 250 Lucky Strike, EZ 6.91, VB 7300,-. Tel. 0541/389139

Suche: Unfall. NL- 0031/493696290

Suzuki EC-Big 800, Neufzg., 0 km, Preis auf Anfrage. Tel. 06821/12549 H

Super Angebote!
SUZUKI-Vertragshändler


☎ 02202/52010

400 Katana, 4-1. Tel. 06235/6191

GEBRAUCHTTEILEVERSAND
GSX-R
UNFALL-AN- UND VERKAUF
Fa. MM-DESIGN
☎Telefon 0621/784599 · Fax 7887674
Funk-Tel. 01726/596404

GSX 600 F, EZ 3.92, TÜV 11.95, sehr gt. Orig.zust., blau-met. + gold, 86 PS, alle KD, 6800 km, letzter KD bei 6700 km, VB 8500,-; Lederkombi + Stiefel, 1 J. getr., 700,-. 0911/735737



GSX-R 750/1100, in Teilen. 06831/48513 H



GEBRAUCHTTEILE
VERSAND
TEL. 0531-71424
FAX. 0531-78208

RV 125, top, alles Original, 9000 km, DM 3800,-. Tel. 09177/1888 H

Gebrauchtteile
Suche Unfall/Defekt/Gebraucht
MS Korschenbroich · 02161/643729

DR 250-800 Mot.-Teile. 07151/561818 H



500 Titan. Tel. 0039/522982381



Unfall-GSX 1100 F, 12.94, 3000 km, DM 4900.-. Tel. 07121/329090 H

Gebrauchtteile
Für alle Japaner VERSAND
Tel. 07234/1837, Fax 4788

GEBRAUCHTTEILEVERSAND TS 250 X, DR 350/400/ 500/600/650/650 RSE/750/800 Big. 089/3113383 H

Gebrauchtteile
Tel. 04408/7052

RF 900 RR, schw., EZ 6.94, 145 PS, 10000 km, 1a, k. Graue, VB 13.900,-. Tel. 0202/318741 od. Tel./Fax 316735

Zweirad-Sportcenter
Heinz Wegmann



Vertragshändler



Christine-Englerth-Straße 13
45665 Recklinghausen
Telefon: 02361/82910

GSX-R 1100 W, i. T. Tel. 09645/1721

GSX-R 1100, Bj. 86, 30000 km, LKM-Tuning, 140 PS, Extras, 5900,-. 02192/82146

Gebrauchtteile. Tel. 07844/7233 H



Olebachweg 50
34123 Kassel-Bettenhausen
Tel. 0561/50738-10
Fax 0561/50738-60

GSF 600, grün, sofort lieferbar, DM 9.900,-. Tel. 08335/8014 H

Katana 1.1, Teile. 0621/6295142

IN TEILEN: ZZ-R/ZXR 400-1100/ KLR 600/GPZ 600-1000/ZX-10
Tel. 04442/73316 · Fax 04442/73317

GSX-R 750, Mod. 91, i. T. 07123/41490 H

GS 1000, Bj. 79, 41000 km, Originalzust., TÜV 5.96, VB 4000,-. 04401/72096

Verkleidungshalter im Zubehör
NEU
Suzuki 750 W '92-'93 **199,-**
1100 W '93-'94 **199,-**
klein 750 W '92-'95 **85,-**
u. alle Verkleidungen 100% paßgenau, beide Seiten glatt.
z. B.: GSX 600F Seitenteil **299,-**
Tel. 09971/6743, Fax 40183

149 PS, 1100 R, Zylinderkopf, Bj. 89-90, für 2000,-, v. LKM getunt, kpl. 1600,-, Zylinder m. Kolb. 600,-, alle Teile 10000 km. T. 0208/401916

GSX-R 750 SP, EZ 3.94, VB 16.400,-. Tel. 06544/8333

Alu-Kettenräder
D.I.D-Ketten · D.I.D-Rennketten
Jordan-Motorsport
Telefon + Fax 0421/6368262

GSX 600 F-Motor. Tel. 07844/7233 H

Su. Rahm./Br. RF 900 R. 02247/89117

Gebrauchtteile

RG 80 G, GT 80 L/D, GT 185, GT 250 X7, GSX 250 E, RGV 250, RG 250, TS 250/X, DR 250 S, GN 250, SP 370, DR 400, GS 400, GSX 400 E/S/F, GS 450 E/T/L, DR 500 S, RG 500 G, GS 500 E, GS 550 D/E/L, GSX 550 E/ES/EF, 550 Katana, GT 550, GSX 600 F, DR 600 S/Dakar, DR 650 RS/RSE/R, LS 650, GR 650, 650 Katana, GSX 750/S.S./E/L, GSX 750 R/F, GSX 750 ES/EF; GS 750 D/E, GSX-R 750 W, DR 750 Big, 750 Katana, VS 750/800, DR 800 Big, GS 850 G, GS 1000 E/G, GSX 1100/E/EZ, GSX 1100 ES/EF, GSX 1100 F/G/R, 1100 Katana, VS 1400

Motorrad Ott **VERSAND**
Damelsdorf Tel. 09604/1850 oder 3299
Regensburg Fax 09604/3336
Oberlungwitz (bei Chemnitz) Tel. 03723/42427
Kaufe Unfall-, defekte + gebrauchte Motorräder

GS 500 E, EZ 8.92, TÜV 8.96, 46 PS, rot, Drosselkit 27 PS vorh., 17700 km, Verschleißteile neu, Garagenfzg., DM 4800,-. Tel. 0211/7948397

GSX-R, 85-93. i. T. 07234/1837 H

Ankauf von Unfällen
komme mit „Barem" + hole ab
Gebrauchtteileversand
Heinemann GmbH · 02833/2417 H

DR 800-500 Teile. 0221/7606366 H

Suche Unf-Suzuki-Chopper. 02429/1879 H

15 Jahre
Ihr Suzuki-Partner in
Köln
Motorrad-Simex
SUZUKI
50825 Köln · Venloer Straße 405
Telefon 0221/543438
autorisierter Suzuki-Vertragshändler

GSX 750 F, 92, i. T. Tel. 07225/76834, Fax 07225/79988, ab 19 Uhr H

Katana 1100, Bj. 83, 51000 km, Speers., Zub., VB 3800,-. T. 0611/67830

GSX-R 1100 W, i. T. 07531/54898 H



LEASING OHNE ANZAHLUNG



Keine Vollkaskopflicht - keine Kilometerbegrenzung - keine Verdienstbescheinigung - flexible Konditionen - andere Laufzeiten und Raten möglich.

SUZUKI — Laufzeit: 36 Monate

Modell	Rate	Restwert
DR 650 RSE	200.00	4144.16
DR 800 BIG	227.00	4685.84
GS 500 E	163.00	3364.43
GSF 600 BANDIT	211.00	4350.57
GSX 1100 F*	345.00	7129.06
GSX 1100 G*	312.00	6450.12
GSX 600 F	237.00	4904.39
GSX 750 F	288.00	5940.04
GSX-R 1100 W*	415.00	8547.60
GSX-R 750 W*	368.00	7589.33
LS 650	183.00	3730.32
RF 600 R	300.00	6385.32
RF 900 R*	376.00	7773.88
RF 900 RS2*	385.00	7930.85
VS 1400*	346.00	7148.26
VS 600	250.00	5166.57
VS 800*	273.00	5642.99
VX 800	238.00	4905.32

EIN STARKES TEAM
MAL & FM-Motors
Fey Metzner GmbH
Hauptstraße 10 * 61169 Friedberg-Fauerbach
Telefon 0 60 31 / 55 60 Fax 0 60 31 / 9 21 19

SUZUKI		SUZUKI	
Typ:	GSX 750 F	Typ:	GSX 1100 G
Laufzeit:	24-Monate	Laufzeit:	24-Monate
Listenpreis:	13720.00	Listenpreis:	14870.36
Leasingpreis	13681.58	Leasingpreis	14828.35
Anzahlung:	4088.06	Anzahlung:	4430.71
Rate:	257.21	Rate:	274.57
Restwert:	3420.48	Restwert:	3807 97

EIN ANGEBOT DER MAL

LEASING = SPAR - GELD

Preisänderung, Lieferzeiten sowie Irrtum vorbehalten + Frachtkosten * Leistungsreduzierung 25 kw (34 PS) möglich, Aufpreis 490.-



Inzahlungnahme der Originalverkleidung möglich

Komplettumbauten für Honda, Suzuki, Kawasaki und Yamaha.
-------- Info kostenlos ---------- Katalog DM 5,– (Vorauskasse) -------
MBD Kunststofftechnik GmbH Tel. 07822/44197
Im Leimenfeld 13 · 77975 Ringsheim Fax 07822/ 1684

Suzuki

Neu:
Die Lösung für kleine Leute!
Suzuki **GSF 600** bis 5 cm
Suzuki **GS 500** bis 5 cm
Tieferlegung mögl. mit TÜV
PS: Andere Modelle auf Anfrage!
Motorrad Hiller **· Augustenstr. 95**
70197 Stuttgart · ☎ 0711/625298

1100 R-G-F, EZ 95, in T. 09141/4355 H

Gebrauchtteile
Tel. 09286/1265
Kaufe Motorräder
auch Unfall oder defekt
Komme sofort, zahle bar

"Das Original" RGV 250 Lucky Strike, Bj. 6.91, 8500 km, Reif. 120/70 u. 160/60 ME1, Stahlflex, alles eingetragen, TÜV neu, alle Inspektionen wie neu, VB 8500,-. Tel. 06167/1648

FZR 600 + 1000 Gen. i. T. 08561/8790 H

Suzuki DR 350, Bj. 92, 6200 km, sehr gepfl., DM 5190,-. Tel. 06392/2626 H

Suche Rahmen u. Brief für DR 650 RSE, Bj. 92. Tel. 06171/4841



AT-KWs, Ventilsitzbearbeitung. A. Steger, GmbH, 02622/83686 H

RF 900/600, in Teilen. 05232/71556 H

Kaufe Unfall
gebraucht + defekt
Expreß-
Ersatzteilversand
MOTOKRAM
Tel. 06659/3409 · Fax 06659/3975

RGV, 93, neu. i. T. 07084/923811



Modell	Laufzeit	Listenpreis	Mietsonderzahlung	Rate	Restwert
GS 500 E	36 Mon.	7.770,-	Keine	170,-	3.074,59 *
GSF 600 Bandit	36 Mon.	10.040,-	Keine	190,-	5.253,32 *
GSX 600 F	36 Mon.	11.300,-	Keine	220,-	5.466,40 *
VS 600 GL Intruder	36 Mon.	11.920,-	Keine	240,-	5.469,39 *
RF 600 R **	36 Mon.	14.440,-	Keine	270,-	7.355,23 *
LS 650 Savage	36 Mon.	8.670,-	Keine	180,-	3.995,70 *
GSX 750 F	36 Mon.	13.720,-	Keine	290,-	5.784,67 *
GSX-R 750 W **	36 Mon.	17.520,-	Keine	350,-	8.604,93 *
DR 800 Big	36 Mon.	10.820,-	Keine	220,-	4.875,79 *
VS 800 Intruder **	36 Mon.	13.020,-	Keine	250,-	6.723,47 *
RF 900 R **	36 Mon.	17.920,-	Keine	360,-	8.708,58 *
GSX 1100 F **	36 Mon.	16.450,-	Keine	330,-	7.567,16 *
GSX-R 1100 W **	36 Mon.	19.750,-	Keine	400,-	8.952,52 *
VS 1400 Intruder **	36 Mon.	16.490,-	Keine	290,-	9.013,41 *

GSX 600 F, 94, i. T. Tel. 07225/76834, Fax 07225/79988. ab 19 Uhr H

GSX 600 F '94 EURO
10.299,- DM
ab Lager Lünzen. Finanzierungsangebot: effekt. Jahreszins 9,99%, Anzahlung 25%, Laufzeit 12, 24 oder 36 Monate
ZWEIRAD-TECHNIK DIETER KÖNEMANN
Kawasaki • Honda • Suzuki • Yamaha
Alte Landstraße 3 • 29640 Schneverdingen/Lünzen
Telefon (05193) 50031 · Fax 50082

GSX-R 750 L, rot/weiß, 3000 km, Höcker neuwertig., gegen Gebot. Tel. 07153/23700 u. 07023/72596



GSX-R 750 W, Bj. 94, Garantie, purple-black, 4200 km, keine Graue, Pr. VS. Tel. 07222/35721



Suzuki GSX 1100 F, rot, EZ 3.95, 3000 km, DM 14.500,-. Tel. 06261/62001 H

Gebrauchtteile: alle 80er, GT 185, GT 250, GT 250 X7, RGV 250, GSX 250, DR 250 S, TS 250, DR 350, 500, 750, GSX 400, GSX 400 L, GS 450 L, GS 400, 550, GS 550 E, DR 650, 750, GSX 550, GSX 600 F, DR 600, LS 650, GSX 750, GSX 750 F, GSX 750 L, VS 750, GS 550 L, GS 650 G, GS 850, 1000, GSX 1100, GSX 1100 EF, GS 1000/1100 G, GR 650, GSX-R 750/1100
Telefon 04558/98383 · Fax 1252

GT 750/550 bis 250, i. T. 0531/799154 H

VX 800, 94. i. T. Tel. 07223/83616 H



Gebrauchtteileversand. 04192/7078 H

GSX-R, in Teilen. Tel. 09951/59479

Billigversand 4-1. Tel. 0841/86170 H



GSX 750 R, GSX 1100 R, GSX 600 F u. RGV 250 in Teilen zu verkaufen, Bj. 85-93. Tel. 06482/6194 H



Billige Gebr.-Teile. 09721/81407 H

RGV 250, Neufzg., 0 km, ab DM 8990,-. Tel. 06821/12549 H

DR-Off Road-Tune Up
Stoßdämpferservice
Seriöses Tuning inkl. Einbau
Infos gegen 3,– DM Briefmarken
Rolfs + Müller Zweiradtechnik
SUZUKI-Vertragshändler
54568 Gerolstein • Telefon 06591/8778
54634 Bitburg • Telefon 06561/60967

RGV 250, 93, 3000 km, Lenkungsdämpfer, LSL, schwarz, 7490,-. Tel. 039863/451, Herr Amelang, von 8-12 u. 15-18 Uhr

Gebrauchtteile
GT 250/GT 250 X7/SP 370/GT 380/GS 400/GN 400/GSX 400 E/GS 450 T/GT 500/GS 500/GT 550/GS 550 E/GS 550 T/GSX 550 Katana/GSX 550 ES/RG 500/LS 650 Savage/GS 650 Katana/GR 650/GS 750 E/GSX 750/GSX 750 L/GSX 750 ES/GSX 750 R/GS 850 G/GS 850 Chop./GS 1000 E/GS 1000 G/GSX 1100 E/GSX 1100 Katana/GSX 1100 EF/GSX 1100 R
Firma Pickenbrock · Tel. 02366/85968 · Fax 02366/81935

GSX-R 750 W, 92. i. T. 05221/26643



GSX-R 1100 W, EZ 4.93, k. Graue, schw., 7800 km, 152 PS, MEZ 1, DM 12.900,-. Tel. 0711/803237



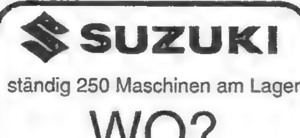
GSX 1100 F, EZ 7.94, k. Graue, ca. 18000 km, Zubhör, Trägersyst., Koffer, Alarm, DM 13.900,-. 0202/4250759

GSX 1100 G
neu, Ausstellungs-Motorrad mit Gimbel-Komplett-Umbau, siehe auch separate Anzeige in dieser Ausgabe
Gimbel, Tel. 07667/7014 · Fax 07667/7016

RF 600 R, in Teilen, Bj. 94, Unfallrahmen mit Brief. Tel. 0541/385034

Kölner Motorrad-Depot
An- und Verkauf
Gebraucht- und Defektmotorräder
Gebrauchtteile – Versand/-Verkauf
50739 Köln • Robert-Perthel-Str. 30
(02 21) 170 36 36 • (01 72) 258 36 54

GSX-R/W 750/1100, 90-94. Tel. 07158/67509 H



SUZUKI
ständig 250 Maschinen am Lager
WO?
by
Gustav Ey
05443/1098 • 49449 Lemförde

GSX 1100 F, 93, Unf., 5000,-. 07071/23822 H

Tourer GSX 1100 E, Bj. 85, 66000 km, 98 PS, VB 3300,-. Tel. 09101/6772

Gebrauchtteile. Tel. 07255/6680 H

carl's motorradladen
Adolf-Clarenbach Straße 23
42719 Solingen · Tel. 0212/313339
SUZUKI

GS 1000 E, 13000 km, Bj. 81, Extras, w. Sammleraufgabe, VB 4500,-. Tel. 0228/251896

RGV, 92, schw., i. T. 02235/692049

Auspuffprofis, Endschalldämpfer 2-1, 2-2, 4-2, 4-1, 6-2, 6-1, 3-1 und Endschalldämpfer auch gebraucht. MGH, tägl. Schnellversand, 0521/452449 + 451613, Fax 452721 H



NEU
NEUTEILE
NEUTEILENEU
SUZUKI
VERTRAGSHÄNDLER
ErsatzteilSchnellService
SPARES WORLDWIDE
HotLine 05241/1806
beinert
Wir machen's möglich!
Herzebrocker Straße 138
33334 Gütersloh · Fax GT/14609

RF 600, 95, Rah.+Br.+T. 09141/4355 H

Verkleidungsnachbau – direkt vom Hersteller:
RGV 250, RG 500, GSX-R 750/1100,
auch Höcker, Scheinwerferabdeckungen,
Plexischeiben klar + getönt.
DIMO · Tel. 02641/4653 + 0171/4114646 · Fax 02641/36494

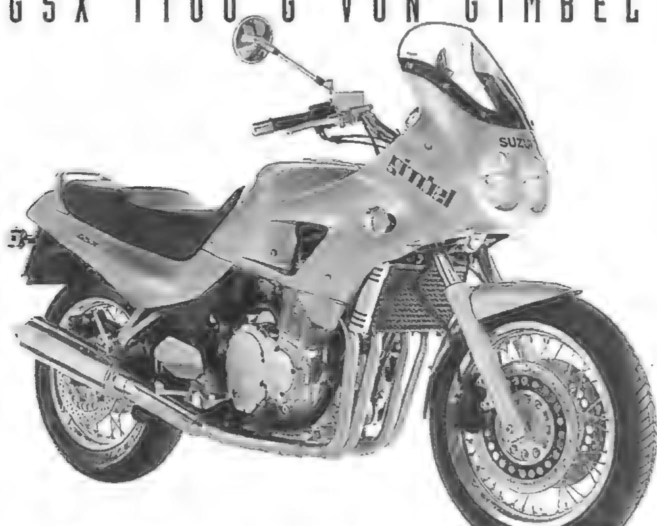
GSX 1100 G, 3.93, 35000 km, 98 PS, DM 9800,-. Tel. 0761/582337

GSX 400 E/F/GS 500 E/GS 550 E/M/GSX 600 F/ GSX 750 E/EF/F '89-/GSX-R 750 F '86-'92/GS 1100 G '87-'92/GSX 1100 EF/GSX-R 1100 F '86-'93
Firma *HIGHWAY STAR* GmbH
Telefon 09122/75727 · Fax 09122/73626

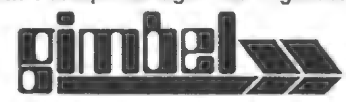
Auspuffprofis Alu + Carbon, ABE + Race, ab DM 399,-, alle Modelle, tägl. Schnellversand. MGH, 0521/451613 + 452449, Fax 452721 H

GS 500 E, EZ 9.92, 27500 km, Top Zust., ME1 neu. FP 4850.-. 03971/214078

LIZENZ ZUM STARKSEIN:
GSX 1100 G VON GIMBEL



Bei Gimbel läßt die GSX 1100 G die Muskeln spielen: Harmonisch fügt sich ihre Verkleidung ins Gesamtbild, bullig dreht der Big-Bike-Tourer mit der neuen 4-in-1-Auspuffanlage. Das Ergebnis: Kompromißloser Komfort bei vollem Durchzug. Fordern Sie unsere Gratis-Info an! Damit auch Sie erfahren, was es heißt, "Kraft durch Ruhe" zu genießen.



AUTO- UND MOTORRADTECHNIK GMBH, Kesslerstr. 7, 79206 Breisach, Telefon (07667) 7014, Fax (07667) 7016

Geschmiedete Hochleistungskolben und Zylinderlaufbuchsen

für 2- und 4-Takt-Motoren von Std. bis zu 8 Übermaßen lieferbar
Zylinder- und Zylinderkopf-Bearbeitung
Eigene Zylinderschleiferei

WISECO PERFORMANCE PISTONS
Piston für Deutschland Wößner GmbH
Am Dreispitz 17, D-79589 Binzen
Telefon 07621/6 35 52, Fax 6 35 28

GSX-R 1100, Bj. 91, 21000 mls, 101 kW, v. Neut., DM 10.500,-. 0203/787932

Alu-Inbusschrauben-Set, lieferbar. H&B GmbH. Tel. 02154/5579 H

Ersatzteilversand
Ersatzteillager mit täglichem Versand!
Nur Neuteile! Händleranfragen erwünscht
Händlerangebot Microfilmsatz 39,- DM
Ersatzteile+Service: 040/553 12 54
Fax Ersatzteilverkauf: 040/553 69 19
Dumke u. Lütt
Neddenfeld 32, 22529 Hamburg

Gebrauchtteilevers. 06404/7215 H

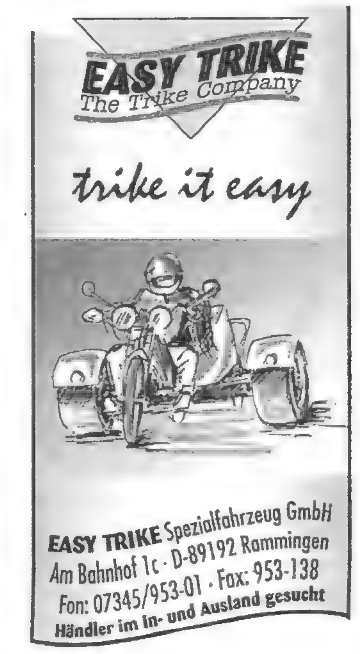
Trial

TRIAL-MOTORRÄDER neu + gebraucht
Verschleißteile und Kettensätze für alle Fabrikate ab Lager lieferbar,
tägl. Versand per UPS, auch ins Ausland
Telefon 07641/42525 · Fax 07641/53488

Honda TLR 200, neuwertig, 363 mls gel., 10/17 PS, TÜV 2.97, Garant., kein Gelände, VB 3900,-, für Wohnmobil. Tel. 02151/564545

Trike

Boom-Trikes im Norden: Vermietung - Verkauf - Bausätze und Fertig-Fahrzeuge. Finanzierung ab 1,99%. Günstige Vorführ-Fahrzeuge und Ankauf. Telefon 04180/506 H



A & M TRIKE
MARKUS ROTHMUND
TRIKES
Gebaut wie für die Ewigkeit
Zulassung auch für Schweiz und Österreich
INFO'S (Schutzgebühr 8,00 DM)
A & M TRIKE'S MARKUS ROTHMUND
Heustraße 2
D-88518 Herbertingen
Telefon 0 75 86-55 06
Telefax 0 75 86-51 20
Händleranfragen erwünscht





Trikes für Anspruchsvolle
- Bausätze ab 7.500,– DM
- Fertigfahrzeuge ab 17.000,– DM

Zubehör
Ersatzteile
Motoren
Felgen



dannert
INFO auf Anfrage
Cronenberger Str. 147 · D-42651 Solingen
☎ (02 12) 5 70 94 · Fax (02 12) 5 70 96



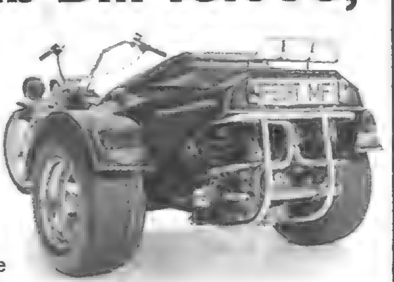
Aktuelle Motorrad-Sportergebnisse **0190-270060** per ☎ nur DM 0,23/12 Sekunden.
Ein Service von Legion und MOTORRAD
MOTORRAD SPORT-LINE

FECHT MF1 das Original

Dipl.-Ing. Dietrich FECHT · 1980 erster Serien-Trikeproduzent in Deutschland

TRIKES ab DM 13.998,-

Kopien sind nur Kopien



- Spanien Export 11.998,-
- Zwei- und Dreisitzer
- Motoren: 34 bis 350 PS
- 21 Grundausführungen
- 17 Bausatzausführungen
- Einspritzer mit Kat 17.998,-
- Alle Brillant-Farben inklusive

CTT, Atterstraße 36b · D-49090 Osnabrück · Tel. 0541-126067 · Fax 0541-124163
FECHT HOT-Line: 0171-5217465, Fax 0171-5435281 © 1995 by FECHT

WS TRIKES



Hochstr. 12 a . 72379 Hechingen
Tel. 07471/14276 . Fax 07471/12404
Informaterial MOT gegen DM 10,- Vorkasse



Besuchen Sie unser Ausstellungsgebäude
Neu- u. Gebrauchtfahrzeuge.
Alles rund um's Trike von A-Z
Zubehör, Ersatzteile u. Lederbekleidung.
Geöffnet: Mo. - Fr. 9.00 - 19.00 Uhr
Sa. 9.00 - 14.00 Uhr
Jed. 1. So. im Monat v. 11.00 - 14.00 Uhr Besichtigung,
kein Verkauf, keine Beratung.
STOP:
Jeden Sa.-vorm. Triker-Treff
Autobahn A 42, Abfahrt Bottrop/Borbeck

Trikeladen Worms, Verkauf/Vermietung, Großauswahl an Vorführfahrzeugen. Fa. Stenner, Tel. 06242/4853 H

DEVIL'S TRIKE PLACE

IMPORTEUR DER ORIGINALEN MB-TRIKES

Bahnhofstr. 6 · 32278 Kirchlengern · Tel. & Fax 05223/87542



WEITERE ANSPRECHPARTNER:

WOLF Trikes, Alt Vorst 21, 41564 Kaarst, Tel. 02131/602155
American Car-Shop, Dördelstr. 44, 44892 Bochum, Tel. 0234/292816, Fax 292859
Olli's Trike-Laden, Friedhofstr. 21, 32361 Pr. Oldendorf, Tel. 05742/3640

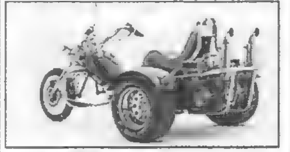
Trike





BOOM-Trikes GmbH + Co. KG
Sonderfahrzeugbau
Bächinger Straße 7 · 89567 Sontheim-Brenz
Telefon 07325/96110 · Fax 07325/961113
Bausätze und Fertigfahrzeuge
Info gegen 10,– DM Vorkasse bei obiger Adresse
Händler gesucht!





Krauter Trikebau
Ibbenbürener Str. 15 · 49479 Ibbenbüren
Tel. 05451/996200 · Fax 05451/996201



Trike Rassler 1300, EZ 89, 22000 km, Pr. DM 12.900,-. Tel. 06131/509982 H



Trike- + Motorradverm. 02624/7096 H

Trike Leasing mtl. ab 249,-

Trikes vom Trikeprofi

2 und 3-Sitzer
Körpergerechte Umbauten für Rollstuhlfahrer, Arm- oder Beinamputierte

rewaco

Fertigfahrzeuge und Bausätze

rewaco
Spezialfahrzeuge GmbH
51427 Berg.- Gladbach / Refrath, Lustheide 56
Tel. 02204/23834
Fax 02204/23934
***********Ausstellung und Verkauf direkt an der A4 Köln/Olpe ************

VERTRAGSHÄNDLER

Schleswig-Hollstein
MEM-O-MATIC * Jasminstr. 4
23783 Bad Segeberg 04551/92911
Nord - Hessen
Firma Hohmann * Oberlistinger Str.
34479 Breuna 05641/60642
Main - Kinzig - Fulda
Möller GmbH * Auerbachweg 7
36381 Schlüchtern 06661/4526
Weser - Emsland
Zweirad Korte * Wehmer Str. 91
49757 Werlte 05951/770
Saarland
Fa. K.B.M. * St. Wendeler Str.37
66903 Frohnhofen 06386/7707
Süddeutschlad
Autohaus Müller * Högerstr. 3
85646 Anzing 08121/40408
Schweiz-Österreich
Firma A. Hauri Gränicherstr.16
CH5034 Gränichen 004164315177

Triumph

TR 25 SS, 6.71, 220 mls, rot, 4800,-. Tel. 04242/1092 H

T 170 ES, EZ 6.81, 18000 mls, schw.-rot, 8700,-. Tel. 04242/1092 H

Tiger 900, EZ 6.93, 16000 km, blau, Hepco-Tr., Hot-Grips, Wirth-Federn, Stahlflex, VB 12.700,-. Tel. 09333/1721, Fax 1764

WK TRIKES ®





Verkauf ab Werk, Auskunft Händler und Vermietungen bei:

WK-Fahrzeugbau Bühler GmbH
Holger-Crafoord-Straße 11
Postfach 1202
72372 Hechingen
Telefon (07471) 9318-0
Telefax (07471) 9318-33

WK-Trike-Infomaterial „MOT" gegen DM 15,– Vorauskasse

Rufen Sie uns an, wir nennen Ihnen gerne eine WK-Trike Vertretung in Ihrer Nähe.

Telefonverzeichnis

Abonnenten-Service
Tel. 040/3703-4041
Fax 040/3703-5657

Einzelheftbestellungen
Tel. 0711/182-1229
Fax 0711/182-1756*
Bitte Bankverbindung angeben

Anzeigenbereich:
Faxanschluß
Fax 0711/182-1349

Telefonzentrale
Tel. 0711/182-01

MOTORRAD

Speed Triple, EZ 11.94, 1 1/2 J. Garantie, Mod. 95, 4300 km, DM 16.800,-. Tel. 0208/34028, nur am Wochenende

---

T 120 Chopper, Bj. 6.70, rot, 13.500,-. Tel. 04242/1092 H

Trophy 1200, 2.93, 26200 km, grün, DM 13.500,-. Tel. 04242/1092 H

Triumph-ET-Import 650/750 Twin & Norman Hyde. Norton Motors (D) GmbH, Tel. 08151/28708 H

Day. 1200, 6.94, 14000 km, gelb, 133 PS, Höcker, VB 16.800,-. 0221/865875

Thunderbird, 0 km, ohne Zulassung, blau, zum LP zu verkaufen. 037349/8380 H

Daytona 900, EZ 4.94, 6000 km, blau, DM 17.500,-. Tel. 04242/1092 H

Verk. Daytona 900, Bj. 94, 2000 km, Frontschaden, DM 6350,-. Fa. Ott, Tel. 09604/1850 H



MOTORRAD Tests und Reiseberichte zum Nachbestellen

Einzeltest T
Vergleichstest VT
Langstreckentest LT
Gebrauchtkauf GK
Fahrbericht FB
Präsentation P

Aprilia

125 Extrema VT 18/94
125 Sport Pro VT 24/92
RS 250 T 4/95
Tuareg 600 Wind 40.000 km LT 17/89
Pegaso 650 VT 3/94
Pegaso 650 LT 25/94

Bimota

db2 und db2 SR T 12/94
db 2 T 2/93
SB 6 FB 3/94
YB 9 T 17/94
Tesi 10 T 19/91

BMW

R 45/65 GK 13/93
R 65 VT 17/92
R 65 T 23/93
F 650 VT 3/94
F 650, Honda XL 600 V Transalp VT 11/94
F 650 VT 23/93
F 650 VT 19/94
K 75 GK 25/92
R 80 R VT 19/93
R 850 R T 25/94
R 100 GS Enduro-Special VT 15/93
R 100 R LT 23/93
K 1 LT 22/91
K 1100 LT T 5/92
K 1100 RS VT 16/94
R 1100 R T 22/94
R 1100 GS T 7/94
R 1100 GS, Triumph Tiger 900 VT 10/94

Cagiva

Mito 125 VT 18/94
W 12, Suzuki DR 350 SE VT 5/94
W 16 T 20/94
Elefant 750 / Honda XRV 750 Afr. Twin VT 8/94
Elefant 900 LT 12/92

Ducati

600 Monster T 8/94
600 SS T 13/94
851 VT 16/92
888 Strada VT 4/94
Pantah GK 14/93
916 T 12/94
916, Honda RVF 750, Kawasaki ZXR 750 R VT 15/94

Harley-Davidson

883 VT 19/93
883 Sportster T 1/94
Dyna Wide Glide FB 20/92
Dyna Low Rider T 4/93
Heritage Softail Nostalgia FB 20/92
Heritage Softail Special T 4/94
Bad Boy T 23/94
Sportster GK 18/93
1200 Sportster T 1/94
1340 Electra Glide Road King T 9/94
1340 Low Rider Convertible VT 11/94
Shovelhead-Modelle GK 16/94

Gilera

RC 600 C T 15/91
RC 600 R T 18/93

Honda

XL 350 R GK 21/94
VFR 400 R VT 20/92
GB 500 Clubman VT 16/92
CB 500 T 22/93
CB 500 VT 6/94
FT 500 GK 24/92
XL 500 R GK 4/92
XBR 500 GK 21/93
CBX 550 F GK 15/93
XL 600 V Transalp T 16/93
XL 600 V Transalp VT 19/94
CBR 600 F LT 12/93
CBR 600 F VT 7/94
CBR 600 F '95 T 26/94
CBR 600 F '95 VT 1/95
XL 600 V Transalp T 6/94
XL 600 V Transalp VT 11/94
NTV 650 VT 17/92
NX 650 Dominator VT 3/94
XR 650 L T 22/92
CBX 750 F GK 3/95
NR 750 FB 25/91
RVF 750 RC 45 (offen) VT 11/94
RVF 750 RC 45 VT 15/94
VF 750 C T 14/93
VFR 750 F GK 5/94
VFR 750 F T 2/94
VFR 750 F VT 4/92
VFR 750 F, Suzuki RF 900 R VT 2/95
XRV 750 Africa Twin T 6/93
XRV 750 F Africa Twin VT 8/94
CBR 900 RR LT 17/94
CBR 900 RR (offen) VT 11/94
CB 1000 T 4/93
CB 1000 VT 22/94
CBR 1000 F (98 PS u. offen) VT 14/93
CBR 1000 F GK 25/94
GL 1000 Gold Wing GK 21/92
GL 1100/1200 Gold Wing GK 13/94
Gold W[illegible] Special 20 Jahre 18/94
ST 110[illegible] VT 16/94
VT 1100 C T 26/93
VT 1100 C VT 10/94
VT 1100 C2 Shadow ACE T 26/94

Husquarna / Husaberg

350 TE T 3/92
FC 600, Vertemati VT 2/95
610 TE Super Moto T 4/94
610 TE Härtetest 18/94

Jawa

350 / 6[illegible]0 T 10/94
350 TS, Gespann KT 3/95

Kawasaki

Estrella 250 FB 17/92
KLX 250 R T 24/93
GPZ 305 / Belt Drive GK 2/93
EN 500 T 6/94
GPZ 500 S T 5/94
GPZ 500 S VT 6/94
GPZ 500 S / KLE 500 / EN 500 VT 15/94
KLE 500 VT 5/92
GPZ 600 R GK 23/92
GPX 600 R T 4/94
KLR 600 GK 17/93
ZZ-R 600 LT 3/92
ZZ-R 600 T 2/93
ZZ-R 600 GK 9/94
ZX-6R FB 25/94
ZX-6R VT 1/95
KLX 650 R T 14/94
KLX 650 R VT 16/94
KLX 650 LT 4/95
GPZ 750 GK 26/93
VN 750 VT 16/93
Zephyr 750 LT 22/92
Z 750 B / LTD Twin GK 22/93
ZXR 750 '93 T 23/92
ZXR 750 VT 4/94
GPZ 900 R VT 4/92
ZX-9R T 3/94
ZX-9R VT 7/94
ZX-9R VT 18/94
Z 1100 ST GK 3/94
Zephyr 1100 VT 22/94
ZZ-R 1100 VT 18/94
GPZ 1100 GK 2/95
GPZ 1100 T 1/95
GPZ 1100 VT 3/95
Z 1300 GK 20/94
VN-15 T 13/94

KTM

600 LC4 GK 6/93
600 LC4 Enduro-Special VT 15/93
Duke 620 T 12/94
620 LC4 T 6/94
620 LC4 Härtetest 18/94
620 LC4 '95 Kurztest 26/94

Laverda

650 Sport FB 3/95

Moto Guzzi

V 35 / V 50 GK 22/94
1000 SP II VT 11/89
1000 Daytona VT 16/92
California 1100 i T 3/94
1100 Sport T 23/94

MuZ

ETZ 125 / 150 GK 17/92
Saxon Country 500 T 26/93
Silver Star Classic 500 T 15/93
Silver Star Classic 500 / 34 PS Kurztest 18/94
Skorpion Sport T 11/94
Skorpion Tour VT 13/94

Roller

Piaggio TPH 50 VT 19/93
Piaggio SKR 125 T 21/93
Vespa PX 80 GK 21/91
Yamaha YE 50 Zest VT 19/93

Suzuki

GN 250 GK 7/94
GT 250 / X7 GK 11/94
RGV 250 VT 20/92
DR 350 SH Enduro-Special VT 15/93
DR 350 SE VT 5/94
GS 400 / 450 GK 16/93
GS 500 E (34 PS) VT 24/93
GS 500E VT 13/94
GS 500 E GK 1/95
DR 600 S/R/Dakar GK 12/92
RF 600 R LT 3/95
VS 600 VT 16/93
VS 600 Intruder T 2/95
VX 600 LT 19/93
DR 650 R VT 21/92
DR 650 RE VT 14/94
GR 650 GK 1/94
LS 650 T 7/94
LS 650 GK 19/94
GSX-R 750 T 2/94
GSX-R 750 VT 4/94
DR Big 800 S VT 19/94
VS 800 VT 16/93
VX 800 LT 19/93
RF 900 R T 5/94
RF 900 R VT 7/94
RF 900 R, Honda VFR 750 F VT 2/95
GSX 1100 E/ES/EF GK 20/93
GSX 1100 G VT 22/94
GSX 1100 F VT 3/95

Tests Ausstattung

Alles über Federung / Dämpfung 2+6/94
Chopper Fußrasten, vorverlegte 26/93
Endurobekleidung 18/93
Hals- und Kopfwärmer 22/93
Kaufberatung Unteranzüge 3/94
Lenkungsdämpfer VT 4/94
Regenkombi 11/93

Triumph

Daytona 900 VT 7/94
Daytona 900 Super III T 8/94
Speed Triple 900 VT 26/93
Trident 900 Sprint T 6/93
Trident 900 Sprint VT 3/95
Trident 900 LT 25/93
Trident 900 VT 22/94
Tiger 900 VT 10/94
Daytona 1200 T 6/94
Trophy 1200 (98 PS und offen) VT 14/93
Trophy 1200 LT 25/93
Trophy 1200 VT 16/94

Yamaha

DT / RD 80 LC II GK 14/94
TDR 125 T 6/93
XC 125 Beluga-Roller GK 24/94
DT 175 MX GK 22/92
XT 350 GK 4/94
XS 400 dohc GK 20/92
SR 500 VT 21/93
XT 500 GK 2/94
XV 535 GK 10/94
XJ 550 GK 16/92
XZ 550 GK 23/94
FZR 600 R T 6/94
FZR 600 R VT 7/94
FZR 600 R VT 1/94
TT 600 T 23/93
XT 600 E (Enduro-Spezial) VT 15/93
XJ 600 S LT 1/94
XJ 600 N (34 PS) VT 24/93
XJ 600 N T 22/93
XT 600 K VT 21/92
XJ 650 GK 8/94
XS 650 GK 5/92
XTZ 660 VT 3/94
XTZ 660 VT 19/94
FZ 750 Jubiläum 17/94
XJ 750 Seca GK 18/94
XV 750 GK 24/93
YZF 750 R VT 4/94
TDM 850, XJ 900 S Diversion VT 24/94
XJ 900 S Diversion T 21/94
XJ 900 S Diversion, TDM 850 VT 24/94
XJ 900 F T 17/93
FJ 1100/1200 GK 3/92
FJ 1200 A (98 PS und offen) VT 14/93
FZR 1000 GK 19/93
GTS 1000 T 2/93
GTS 1000 VT 16/94
GTS 1000 A LT 20/94
XV 1100 VT 10/94
XJR 1200 T 19/94
XJR 1200 VT 22/94

Reiseberichte: MOTORRAD Unterwegs

Afrika

Mauretanien 8/94
Mit einer Yamaha Ténéré 5/92
Namibia 22/93
Sahara-Tour 4/93
Sahara – Kamel statt Enduro 16/94
Südafrika 6/94
Tunesien 2/95
Zwischen Kenia und Kapstadt 24/92

Allgemeines

Reisefotografie-Spezial 12/94
Fähren – Übersicht 14/94

Asien

Von Konstanz nach Indien 3/95
Indien: Reise 26/92
Indonesien: Bali 5/94
Mongolei: Reise 23/92
Indonesien: Java und Sulawesi 13/94
Japan: Reise 3/92

Deutschland

Bayern – Starnberger See und andere 12/92
Berlin 3/94
Eifel-Runde 6/94
Erzgebirge / Tschechien 4/95
Franken mit Gespann und Trike 12/94
Jugendherbergen 17/94
Mecklenburg 6/93
Mosel 21/93
München-Berlin-Tour 2/93
Niederrhein 8/94
Nördliches Frankenland 18/94
Ostseeküste in Mecklenburg-Vorpommern 12/92
Pfalz 16/93
Rhön 21/92
Sachsen 1/94
Schwarzwald 9/94
Spreewald 13/94
Von Heidelberg nach Neuschwanstein 4/93
Weserbergland 19/93

Europa (ohne Deutschland)

Albanien 2/94
Baltikum 15/94
Frankreich: Champagne 19/93
Frankreich: Dordogne 23/93
Frankreich: Elsaß / Lothringen 4/92
Frankreich: Korsika 14/93
Frankreich: Normandie / Normannische Schweiz 22/92
Frankreich: Piemont 20/93
Frankreich: Provence 4/92
Frankreich: Seealpen und Côte d'Azur 16/93
Frankreich: Westalpen 12/92
Frankreich: Provence-Parfümtour 14/94
Griechenland: Insel Kreta 3/92
Griechenland: Insel Paros, Naxos und Amorgos 20/92
Griechenland: Kurven im heißen Norden 4/94
Großbritannien: Auf den Spuren des Rock und Pop 2/95
Holland: Amsterdam 4/94
Italien: Abruzzen 18/93
Italien: Cinqueterre-/Ligurien und Süditalien 5/92
Italien: Cinqueterre 2/94
Italien: Insel Elba 14/93
Italien: Piemont 20/93
Italien: Rom 15/93
Italien: Sardinien 3/94
Irland-Rundreise 9/94
Island: Reise 16/92
Israel: Enduro-Tour 17/92
Jemen: Reise 3/92
Luxemburg 18/93
Norwegen 15/94
Norwegen: Kystail-Rallye 25/93
Österreich: Almabtrieb in Vorarlberg 24/93
Polen: Masuren 18/94
Portugal: Reise in den Norden 3/95
Schweiz: Tessin 5/94
Schweiz 22/92
Schweiz: Reise 20/93
Spanien: Andalusien 16/92
Spanien: Fuerteventura und Lanzarote 17/92
Spanien: Sierra Nevada 21/93
Spanien: Galicien 17/94
Spanien: Ibiza mit der Enduro 1/94
Slowenien: Enduro-Touren 10/94
Tschechien: Südböhmen 11/94
Türkei: Istanbul 4/92
Ungarn: 4/95

Nord-, Süd- und Mittelamerika

Karibik: Sail and Ride 7/94
USA: Südarizona mit der Harley 11/94
USA/Canada: Quer durch mit dem Roller 16/94
USA: Los Angeles 17/93
USA: Reise in die Rocky Mountains 17/93
USA: Texas 17/93
Costa-Rica 24/93
Südamerika: 13/93, 26/93

MOTORRAD BESTELL-COUPON

Liefern Sie mir bitte folgende Hefte von MOTORRAD. Preis: DM 6,– pro Heft, Porto: DM 3,– (Ausland DM 4,–). Lieferung nur solange Vorrat reicht.

Heft-Nr. bitte eintragen: ______________________

Gewünschte Zahlungsweise: ☐ Bequem und bargeldlos durch Bankeinzug (nur für Inlandskunden möglich)

Konto-Nr. (kein Sparkonto) ______ Bankleitzahl ______ Geldinstitut ______

☐ Verrechnungsscheck/eurocheque. Den Gesamtbetrag von DM ________ habe ich als Scheck beigelegt.

Name, Vorname ______ Straße, Hausnummer ______ mrd 13/95

PLZ ______ Wohnort ______ Datum, Unterschrift ______

Coupon bitte ausfüllen und einsenden an: MOTORRAD, Spezialverkauf, 70162 Stuttgart, Fax: 0711/182-1756





Tiger 900, rot, EZ 4.94, 3350 km, Zustand wie neu, Pr. 14.900,-. Tel. 06322/980459 od. 06232/26226



T 150 T, 7.69, 10300 mls, grün, 9500,-. Tel. 04242/1092 H



Trophy 1200, 3.94, 10900 km, grün, DM 16.000,-. Tel. 04242/1092 H

T 140 E, EZ 6.79, 16000 mls, schw., 7200,-. Tel. 04242/1092 H

Daytona 900, gelb, EZ 4.94, Zubehör, ca. 7500 km, 1 Jahr Garantie, VB 15.000,-. Tel. 0721/617656



Sprint 900, 3.94, 1a 3600 km, grün, VB 15.800,-. Tel. 09851/6432



T 100, EZ 6.70, 7000 mls, lila, 6300,-. Tel. 04242/1092 H

Trident 900, 93, 15000 km, grün-candy, 72 kW, TÜV 97, neue BT 50, 3-1 REmus-Kohle-Kevlar, FP 10.000,-. Tel. 02931/12934

Speed Triple, Bj. 94, schwarz, Höcker, 7200 km, wie neu, VB 14.800,-. Tel. 089/72226254, 8-17 h od. 8344273, abends



TR 6 C, EZ 7.69, 17000 mls, rot, 6300,-. Tel. 04242/1092 H





Triumph Vertragshändler

- **01099** Dresden · AK Zweirad-Center Dresden, Glacisstraße 5 · Tel. 0351-55982
- **03222** Groß Beuchow · Motorrad-Center Beuchow, Hauptstraße 39 · Tel. 03542-2050
- **07549** Gera · Zweirad-Center Bauch, Lusaner Straße 84 · Tel. 0365-36432
- **09481** Scheibenberg/Erzgeb. · Zweirad Böttger, Silberstraße 36 · Tel. 03-7349-8380
- **12163** Berlin · Bernard's Motorrad-Service, Schildhornstraße 6 · Tel. 030-7900992
- **13597** Berlin · Bernhard Pevec, Ruhlebener Str. 1a · Tel. 030-3326465
- **20097** Hamburg · Torricelli Motorradhandel GmbH, Hammerbrookstraße 43 · Tel. 040-234318
- **23560** Lübeck · Torricelli Motorradhandel GmbH, Geniner Straße 189 · Tel. 0451-55025
- **24113** Kiel · Motorradladen Kiel, Hamburger Chaussee 155 · Tel. 0431-688787
- **24361** Lehmsiek · Motorschmiede Lehmsiek, Harzhofer Weg 47 · Tel. 04351-43020
- **25489** Haseldorf · Motorrad Ruser, Kamperrege 80 · Tel. 04129-443
- **25693** St. Michaelisdonn · Heller & Soltau OHG, Johannßenstraße 37 · Tel. 04853-80090
- **26125** Oldenburg · Schlickel Motorrad GmbH, Haseler Weg 8 · Tel. 0441-3046020
- **26389** Wilhelmshaven · Harms & Herrmann, Kanalweg 14 · Tel. 04421-202999
- **27387** Lauenbrück · Heinrich Wahlers GmbH, Schmiedeberg 7 · Tel. 04267-8001
- **28857** Syke · Lohrig & Kölle GmbH, Schnepker Straße 15 · Tel. 04242-1092
- **29593** Melzingen · Ralf Moeglich, Hauptstraße 4 · Tel. 05822-1399
- **30827** Berenbostel/Hannover · ITALMOTO GmbH, Heinkelstraße 29 · Tel. 05131-92000
- **31249** Hohenhameln · Kramer Spezial-Fahrzeugbau, Drescherei Straße 8 · Tel. 05128-5434
- **33100** Paderborn · Burgdorf GmbH, Senefelder Straße 22 · Tel. 05251-55535
- **34292** Ahnathal-Weimar · J. Schlaak Motorräder, Dörnberg Straße 45 · Tel. 05609-1482
- **35649** Bischoffen · Pari-Moto, Günteroder Str. 29 · Tel. 06444-8393
- **36148** Mittelkalbach · Super-Bike-Box, Hauptstraße 25 · Tel. 06655-8489
- **38126** Braunschw. · Scheibner & Witte u. Co. GmbH, Am Hauptgüterbahnhof 22 · Tel. 0531-71448
- **38899** Hasselfelde · MR Technik Markt, Nordhäuser Straße 20 · Tel. 039459-71368
- **40233** Düsseldorf · Hans-Albert Gassen, Behrenstraße 50 · Tel. 0211-7338838
- **41379** Brüggen · Motorrad Krage GmbH, Weihers Feld 58 · Tel. 02163-5006
- **42281** Wuppertal · ABO-Motorradsport, Märkische Straße 277 · Tel. 0202-2527116
- **42719** Solingen · Weil GmbH Motorräder, Wittkullerstraße 21 · Tel. 0212-311618
- **44145** Dortmund · Moto Treff Lindfeld GmbH, Münsterstraße 234 · Tel. 0231-835130
- **44809** Bochum · Autohaus Boesner GmbH, Herner Straße 221–223 · Tel. 0234-547030
- **45721** Haltern · Engel Motorräder, Recklinghäuserstr. 81 A · Tel. 02364-169091
- **46047** Oberhausen · Engel Motorräder, Im Lipperfeld · Tel. 0208-820780
- **46325** Borken · Motorrad-Technik Kranz, Röntgenstraße 14 · Tel. 02861-3215
- **47805** Krefeld · Motorrad Krage GmbH, Dießemer Bruch 150–152 · Tel. 02151-542523
- **49074** Osnabrück · Manfred Hoppe, Konrad-Adenauer-Ring 41 · Tel. 0541-25230
- **49757** Werlte · Zweirad Korte, Wehmer Straße 91 · Tel. 05951-770
- **51379** Leverkusen · ZSO Zweiradshop Opladen GmbH · Sandstraße 118 · Tel. 02171-44577
- **51570** Windeck-Rosbach · Bender Motorradsport, Kirchstraße 12 · Tel. 02292-6465
- **51588** Nümbrecht · J & A Zweirad GmbH, Bahnhofstraße 11 · Tel. 02293-6044
- **52078** Aachen · Kohl Automobile GmbH, Neuenhofstraße 160 · Tel. 0241-5688291
- **53489** Sinzig · S & S Zweiradtechnik, Koblenzer Str. 63/B9 · Tel. 02642-45298
- **53757** St. Augustin · Dudziak Motorräder, Hennefer Str. 21 · Tel. 02241-29988
- **55257** Mainz-Budenheim · Leander Backes, In den 14 Morgen 9 · Tel. 06139-1334
- **55543** Bad Kreuznach · Dettmar & Kümpel, Planinger Straße 39 · Tel. 0671-67415
- **56112** Lahnstein · Nissen Motorräder, Adolfstraße 163 · Tel. 02621-5588
- **58640** Iserlohn-Sümmern · Stepkowski Motors, Am großen Teich 7 · Tel. 02371-41000
- **59955** Winterberg · Motoport Winterberg, MMW GmbH · Poststr. 10 b · Tel. 02981-6814
- **60386** Frankfurt · Holger's Zweirad-Shop GmbH, Hanauer Landstraße 551 · Tel. 069-410001
- **61169** Friedberg · FM Motors GmbH, Hauptstraße 10 · Tel. 06031-5560
- **63762** Großostheim · IMEX Motorsport GmbH, Stockstädter Straße 25 · Tel. 06026-8169
- **64380** Roßdorf · Firma Brehm, Erbacher Straße 8 · Tel. 06154-6990-0
- **65510** Idstein · Motorrad Schenk, Am Frauwald 5 · Tel. 06126-91988
- **66839** Schmelz · Bodo Schmidt Motorsport GmbH, Gewerbegebiet B 268 · Tel. 06887-2085
- **67707** Schopp · Roadrunner Motorradtechnik, Mühlstraße 1a · Tel. 06307-6331
- **68766** Hockenheim · Kawadrom Treutlein GmbH, Speyerer Straße 12 · Tel. 06205-15054
- **71229** Leonberg-Höfingen · Mörk Motorradtechnik, Paul-Ehrlich-Str. 1 · Tel. 07152-939030
- **72800** Eningen · SBF Motorräder, Arbachtalstraße 30 · Tel. 07121-88600
- **73117** Wangen · Magnum Motors, Daimler Straße 1 · Tel. 07161-21031
- **74080** Heilbronn-Böck. · Umbach & Keßler GmbH, August-Mogler-Str. 34 · Tel. 07131-41539
- **77955** Ettenheim-Altdorf · Hänsle Motorradsport GmbH · Industriestr. 12 · Tel. 07822-9345
- **78467** Konstanz · Motorradcenter Buckenmaier, Conradin-Kreutzer-Str. 12 · Tel. 07531-53800
- **78554** Aldingen · Motor Sport Freizeit, Trossinger Straße 102 · Tel. 07424-97940
- **79312** Emmendingen · Zweirad Zimmermann, Karl-Friedrich-Str. 87 · Tel. 07641-2427
- **79589** Binzen · Motorrad Center Dreispitz, Am Dreispitz 9 · Tel. 07621-63793
- **84032** Altdorf · Motorrad Gürtner, Hauptstraße 17 · Tel. 0871-32245
- **84577** Tüßling · Herbert Schajor, Altöttinger Straße 2 · Tel. 08633-1479
- **85521** Ottobrunn · Motorrad Service Streck GmbH, Haidgraben 2 · Tel. 089-6093831
- **86156** Augsburg · Motorrad Winkler, Ulmer Straße 232 · Tel. 0821-441819
- **86609** Donauwörth · Hamann Motorrad-Technik, Zusamweg 6 · Tel. 0906-22710
- **88161** Lindenberg/Allgäu · Zweirad-Center Nuber GmbH · Goßholzer Str. 13a · Tel. 08381-81285
- **89143** Blaubeuren-Pappelau · Motorrad-Center Göckeler · Obere Str. 8 · Tel. 07344-21294
- **89312** Günzburg · Autohaus H. Bäuerle KG, Lochfelbenstraße 15 · Tel. 08221-5646
- **90762** Fürth · Braun & Eschenbacher Exklusiv-Motorrad GmbH, Otto-Seeling-Prom. 6 · Tel. 0911-773651
- **91522** Ansbach · Braun & Eschenbacher Exklusiv-Motorrad GmbH, Nürnberger Straße 61a · Tel. 0981-98665
- **93083** Obertraubling · Motorradpark GmbH, Am Schwindgraben 4 · Tel. 09401-960960
- **93413** Cham · Motorrad Dirnberger, Mittelweg 9 · Tel. 09971-32211
- **95448** Bayreuth · Drechsel und Wenzel, Am Pfaffenfleck 6 · Tel. 0921-970697
- **95643** Tirschenreuth · Sigi Schrems, Rothenbürger Straße 1 · Tel. 09631-1472
- **97070** Würzburg · Motorradsport D. Wagner, Sanderstraße 27 · Tel. 0931-13414
- **97708** Großenbrach · Schönstein, Mangelsfeld 12 · Tel. 09708-6261
- **97980** Bad Mergentheim · Lothar Hummer, Propsteistr. 12 · Tel. 07931-41440

Österreich:

- **1020** Wien · D. Freytag, Praterstraße 65 · Tel. 0222-21431 96-97
- **1230** Wien · Motopart, Triesterstraße 201 · Tel. 0222-6676628
- **4061** Pasching/Linz · Heinz Sommer, Abensbergstraße 59 · Tel. 07229-3404
- **5121** Tarsdorf-Ostermiething · Autohaus & Motorradcenter Steiner, Wolfing 12 · Tel. 06278-327
- **6112** Wattens/Tirol · Jürgen Schnaller, Dr. Stainer-Straße 31 · Tel. 05224-55822
- **[illegible]** Feldkirch-Tosters · Motorrad Center Mähr, Egelseestr. 48 · Tel. 05522-72042
- **8041** Graz · Gödl Motorcycle · Liebenauer Hauptstraße 257 · Tel. 0316-405200

Eventuelle Änderungen behält sich die TRIUMPH Motorrad Deutschland GmbH vor

Stand: April 1995

Triumph

TRIUMPH im Raum Hamburg
MOTORRAD RUSER
Kamperrege 80 · 25489 Haseldorf · Tel. 04129/443

Thunderbird 900, Power-Auspuff, Orig. Optik, o. TÜV, Set m. Halter, DM 399,-. Motorrad Center Dreispitz, 79589 Binzen, Tel. 07621/63793, Fax 65012 H

TRIUMPH im Raum Hannover:
ITALMOTO
Heinkelstraße 29 · 30827 Garbsen/Hannover
Tel. 05131/92000

TRIUMPH-Vertragshändler, Norton, Service, Restauration, Teileversand. Motorrad-Center-Dreispitz/Binzen, Tel. 07621/63793, Fax 65012 H

Vespa



Kostenlose Preisliste oder 3.5" PC-Disk bei Angabe Ihres Rollermodells

Tuning und Zubehör für alle Piaggio-, Vespa-, Honda-, Derbi-, Yamaha-, MBK-, Malaguti-, Italjet- und viele andere Roller !!!

V.I.M. - MOTORROLLER
Wörthstraße 26 D-65185 Wiesbaden
Tel. (0611) 304887 Fax (0611) 3081675

Piaggio Typhoon (TPH 50), EU-Import, Neufahrzeug, nur DM 3690,-. Tel. 0611/376227, Fax 376226 H

TUNING · ZUBEHÖR · ERSATZTEILE

Vespa TEILE-VERSAND

Windschutz m. TÜV	109.- DM
Zylindersatz 80 auf 135 ccm m. TÜV	289.- DM
Reifen 3.00 x 10 /3.50 x 10	59.- DM

MOTORRAD KLOTZ & WINTER — Katalog, 500 Bilder, 202 Seiten, ab Bj. '70-'95 für DM 15,- anfordern:
Dotzheimer Straße 122 · D-65197 Wiesbaden
Tel. 0611/444276 · Fax 0611/444536

Veteranen

5x Aermacchi, Bj. 58-64, mit Teil., zus. VB 7000,-, Motobi 125 Rennm., im Aufb., 3500,-, MZ-Gesp. ES 250/2, gt. Zust., 1500,-. Tel. 0501/12867

Yamaha

2x SRX 600, E.Start gebr. Krämer/Willich, Tel. 02154/5085 H

XT 500, Bj. 81, 1a, 3500,-. 07032/74946

5x FZR 400 RR, gebr. Krämer/Wllich, Tel. 02154/5085 H

YZF-Teile. Tel. 07844/7233 H

XS 750 + 1100 in T. 09141/4355 H

Auspuffprofis, Endschalldämpfer 2-1, 2-2, 4-2, 4-1, 6-2, 6-1, 3-1 und Endschalldämpfer auch gebraucht. MGH, tägl. Schnellversand, 0521/452449 + 451613, Fax 452721 H

SRX/SR/XT 500/600/660
Leistungssteigerung, Tauschmotoren/-Limas/-Wellen
effektiver Ölverbr.-Min. (z.B. 90%), Spezialzub.-Teile
Motoreninstands. XT/SR 500 Tauschmotor ab DM 1800,-, ohne Tausch 2400,-
XT/SR 600 Tauschmotor ab DM 2500,-
6 Monate Garantie
An- und Verkauf von gebrauchten Fahrzeugen · Telefon 07151/561818
EGU · Essentalstr. 3 · 71332 Waiblingen · Katalog geg. DM 10,– od. Briefmarken
EGU – die führende Motorenschmiede!

YZF 750 R, Bj. 2.94, 5500 km, VB 13.400,-. Tel. 02166/57872

Suche Unfall + defekt. 09141/4355 H

XS 1100, i. T. Tel. 0421/4170265 H

TZR 250, 2800,-. Tel. 0511/3522253

XTZ 750, 0 km, k. Graue, Pr. VS. Tel. 02654/6292

Ankauf von Unfällen
komme mit „Barem" + hole ab
Gebrauchtteileversand
Heinemann GmbH · 02833/2417 H

Vmax-Teile/-Zubehör, neu u. gebraucht, Schnellversand. Tel. 04221/65070 H

Reifenfreigaben
Alle auf Serienfelgen
190/180er MEZ 1: YZF 750 R & SP.
MTR01/02 FZR 1000 ab '89
170er ME 1 : FZR 1000 '87/'88
Volle Leistung-Gutachten für:
Alle FZR 1000 Modelle
Udo Rommerskirchen GmbH
Tel. 0761/476 33 00 - Fax 0761/476 33 02

FJ 1100, in Teilen, auch d. Motor kein Schrott, günstig. Tel. 0203/351502

TR 1 ges., unfallfrei, auch m. Motordef. Tel. 0511/440914, Fax 7590888





Abb.: YZF 750 mit EG-Topf

BOS

Auspuffanlagen

Unser breites Angebot umfaßt ***Komplett-Anlagen*** oder ***Töpfe,*** aus ***rostfr. Stahl mit Alu oder Carbon*** für fast alle ***aktuellen Marken*** und ***Modelle*** - gleich ob ***Sport, Chopper, Tourer...*** Viele Anlagen ***mit EG- Betriebserlaubnis!***

BOS Auspuff GMBH — Bitte rufen Sie uns an, wir senden Ihnen gerne kostenlos unseren 4-farb-Prospekt!
Industriestr. 15, 49828 Neuenhaus, Tel: 05941/ 47 93, Fax: 53 64

PFERRER Renntechnik GmbH · Blatzheimer Straße 14 · 53909 Zülpich · Telefon 0 22 52/13 31 · Fax 0 22 52/13 34

GUTSCHEIN für ein Farbinfo über

FZR 600 ab 94 YZF 750 R/SP

Die Race Heckumbauten 1 oder 1-2 Mann sind 100 mm kürzer, 4,6 - 3 kg leichter und von unten geschlossen. Doppelscheinwerfer-Oberteile, Hinterradabdeckungen, Nachbauverkleidungsteile, Verkleidungsscheiben, Schutzbleche.



Katalog kommt gegen Voreinsendung von 10,– DM

Unf.-XJ 600 Division S, EZ 92, kompl. o. i. T. 02429/1879 H

3x FZR 400 RR Sportprod. Krämer/Willich, Tel. 02154/5085 H

Gebrauchtteile!
☎ 0 88 23/16 22 · ☎ 0 88 21/7 87 34
Fax 0 88 23/16 72 · Fax: 0 88 21/7 89 43

TZR 250 RSR, EZ 93, TÜV 3.96, 4900 km, Trockenkupplung, neuwert., VB 9600,-. 02509/9352

Ihr V-MAX-Spezialist
Ersatzteilschnellversand
Neu und gebraucht · Info für Zubehör gegen 2,– DM in Briefmarken
Werkstatthandbuch in Deutsch lieferbar
72-kW-Drosselsatz mit TÜV-Gutachten sofort lieferbar
95er Modell jetzt 17.490,– DM
MEK Lenenweg 4, 47918 Tönisvorst
Telefon 02151/700333
Telefax 02151/700332

RD 400/250, DT 400/125, i. T. 0531/799154 H

FZR 600 R in Teilen. 07944/8002

XT-XTZ-TT-SR
Preiswerte Ersatzteile An-Verkauf
suche Unfall u. Defekt · Täglich Versand
Händlerangebote erwünscht.
Fa. Krumm · Tel. 0 89/2 02 23 39

Yamaha FJ 1200, EZ 7.91, 12500 km, 83 kW, topgepfl., VB 10.700,-. 06135/6476

XJ 600 S Diversion, rot, Bj. 92, 2300 km, 50 PS, VB 5800.-. 02323/34742

FZ 750, 87, i. T. Tel. 07223/83616 H

Yamaha XJR 1200, EZ 3.95, nur 148 km, mit Sturzbügel, schwarz-met., NP 16.900,-, VB 15.000,-. 0172/3196258

FZR 1000, EZ 8.91, 29000 km, TÜV neu, M-Design-Umbau, viel Zub., Topzustand, VB 11.500,-, Info. unter: Telefon 06101/48055, ab 19 Uhr

Gebrauchtteile
RD 100/DT 175 MX/RD 200/XT 250/RD 250/RD 250 LC/RD 350 LC/RD 350 YPVS/XS 360/XS 360/XS 400/XS 400 Chop./XS 400 YICS/SR 500/XT 500/RD 500/XV 535 Virage. XT 550/XJ 550/FZ 550/XJ 600/XT 600/XJ 650/XS 650 XS 650 Chop./XJ750 Sec./XS 750/XV 750 SE/FZ 750/FZX 750 Fazer/FZ 750 Genesis/XS 850/XJ 900/TR 1/XS 1100 XS 1100 S/FZR 1000/FJ 1100/FJ 1200
Firma Pickenbrock · Tel. 0 23 66/8 59 68 · Fax 0 23 66/8 19 35

YZF 750 R, 8.94. 1a. 07243/63231

YAMAHA BMW
Originalteile-Direktversand



Bestellen Sie sich Ihre Yamaha-Originalersatz- und Zubehörteile jetzt nach Hause. Schnell u. unkompliziert!
☎ 02131-42101 · FAX 26110
Duisburger Straße 12 · 41460 Neuss-Hafen
sieker GmbH

FZ 750, 6.94, 98 PS, 2000 km. Tel. 0641/492308

Yamaha-Gebrauchtteile
täglicher Versand + Laden + Ankauf
Tel. 089/8340880 · Fax 089/8203211

SRX 6, 3.90, 26000 km, TÜV 5.96, guter Zust., VB 4900,-. Tel. 069/422316



Keine Vollkaskopflicht - keine Kilometerbegrenzung - keine Verdienstbescheinigung - flexible Konditionen - andere Laufzeiten und Raten möglich.

LEASING OHNE ANZAHLUNG

TRIUMPH VERTRAGSHÄNDLER

Laufzeit: 36 Monate

Modell	Rate	Restwert
DAYTONA 1200	478.00	9852.55
DAYTONA 900	434.00	8946.17
DAYTONA SUPER 3	514.00	10622.78
SPEED T. 5-GANG	392.00	8088.24
SPEED T. 6-GANG	398.00	8151.73
SPRINT 900	393.00	8143.93
THUNDERBIRD A	381.00	7807.74
THUNDERBIRD B	389.00	8004.36
TIGER 900	377.00	7790.00
TRIDENT 750	310.00	6391.55
TRIDENT 900	355.00	7360.34
TROPHY 1200	448.00	9263.26
TROPHY 900	406.00	8394.96

EIN STARKES TEAM

MAL & FM-Motors
Fey Metzner GmbH

Hauptstraße 10 * 61169 Friedberg-Fauerbach
Telefon 0 60 31 / 55 60 Fax 0 60 31 / 9 21 19

Typ:	SPEED TRIPLE	Typ:	TIGER 900
Laufzeit:	24-Monate	Laufzeit:	24-Monate
Listenpreis:	18900.00	Listenpreis:	18750.00
Leasingpreis	18378.36	Leasingpreis	18206.25
Anzahlung:	5491.45	Anzahlung:	5440.03
Rate:	340.00	Rate:	340.00
Restwert:	4726.91	Restwert:	4606.22

Typ:	TIGER 900	Typ:	TRIDENT 900
Laufzeit:	24-Monate	Laufzeit:	24-Monate
Listenpreis:	17950.00	Listenpreis:	16950.00
Leasingpreis	17425.86	Leasingpreis	16456.76
Anzahlung:	5206.85	Anzahlung:	4917.28
Rate:	330.00	Rate:	310.00
Restwert:	4299.01	Restwert:	4099.48

EIN ANGEBOT DER MAL

LEASING = SPAR - GELD

Preisänderung, Lieferzeiten sowie Irrtum vorbehalten + Frachtkosten * Leistungsreduzierung 25 kw (34 PS) möglich, Aufpreis 590.-

Händleranzeigen sind mit „H“ gekennzeichnet

Yamaha

1000 Rahmen + Brief. 09141/4355 H

FZR 600 u. 1000, i. T. 06482/6194 H

Verkleidungsteile FZR 1000, Bj. 91, Tank, div. Teile. Tel. 030/4955895

XJ 600, schw./rot, Bj. 85, 73 PS, 55000 km, TÜV neu, 1a Zust., VB 3500,-. Tel. 06104/49502

FJ 1200, 3.89, 37000 km, offen, rot/weiß, topgepfl., Zub., VB 8700,-. Tel. 02638/1755 od. 1591

Gebrauchtteileversand. 04192/7078 H

TZR 250 R, Neufzg., 0 km, DM 9890,-. Tel. 06821/12549 H

FJ 1200, 2.91. Tel. 0391/5614343

Devil 4-1 für FJ 1200, DM 650,-. Tel. 030/2625882

PVM-Felgen, f. FJ 1200 + WP-Federb., RD 250-Teile. VS. 06002/1263

XT 600 E/K, in Teilen. 05232/71556 H

FZR 1000, Bj. 87, 40000 km, TÜV neu, neu bereift u.v.m., Einzelhöcker, VB 6100,- DM. Tel. 0251/379230

3x SRX 600, gebr. Krämer/Willich, Tel. 02154/5085 H

FZR 600, 90, i. T. Tel. 07225/76834, Fax 07225/79988, ab 19 Uhr H

Verkaufe FZR 600, Bj. 90, guter Zustand, ca. 29000 km, auf Wunsch TÜV neu, VB 7000,-. Tel. 02992/2499

VFR 750 F, 92, i. Teil. 08347/1482 H

FZR 600, 90-94, i. T. 08347/1482 H

XS 750, Bj. 77, 47 kW, Motorschaden, Extras, DM 1000,-. Tel. 02421/6345

FZR 1000, EZ 8.92, 12000 km, offen, Suberbike-Umbau, alles eingetr., VB 12.500,-. Tel. 07131/900055

Rep. alle Kurbelwellen. 0981/17554 H

FZR 1000 Exup, 143 PS, Bj. 93, 8000 km, TÜV neu, Stahlflex u. 180er eingetr., VB 11.500,-. 07424/502084

Gebr. T. Tel. 07443/3484, Fax 20451 H

XV 1100, Bj. 5.91, 17000 km, v. Extras, TÜV auf Wunsch neu. 02173/40193

XS 650, Sahnestück, 1. Hd., EZ 10.84, 33000 km. TÜV 8.96. VS. 04721/33925

YZF 750 R, 4.95, 1500 km, ME Z1, ABM, 2 J. Gar., 17.000,-. Tel. 0631/58849

FZ 750, 93, i. T. 05693/6229

FJ 1200, EZ 90, Touring-ausger., 1 Vorb., Scheckh., Garage, TÜV neu, VB 8300,-. Tel. 040/6426888

Rennkit für FZR 600 R, ab 94, originalverpackt, DM 2900,-, Kit Auspuff, DM 999,-. Tel. 09603/1769. Fax 91115 H

Su. PW 50. Tel. 05471/4781 od. 05473/2018, abends

YZF-Rahmen m. Brief. 07844/7233 H

Top Vmax, 8.92, 5800 mls, 145/98 PS, Gar.fzg., viele Extras. Tel. ab 15.6. 0261/52604, Büro. 17555, priv.

YZF, 4 HD, Bj. 93, schw., 98 kW, Devil, 14800 km, VB 12.500,-. 05207/87190

SR 500, Bj. 93, 16000 km, TÜV neu, m. Extras, VB 5400,-. Tel. 06223/892685 od. 06223/892582

YZF, FZR, FZ, XT, i.T. 07234/1837 H

Yamaha YZF 750, EZ 2.95, 2200 km, umst.h., ber., f. VB 16.900,-. Tel. 07623/40789. ab 20 Uhr

Werkstatthandbücher, Teilekatalog für Yamaha '72-'83, z.B. XS, XT, TX, RD, RS, DT, XJ, XV, XZ, SR usw. Verlag Schober. Tel. 06353/2020, Fax. 06353/8306 H

Neu- und Gebrauchtteile, ab 50 ccm. Fa. M&K, Tel. 05231/34670, Fax 26579 H

XS 1100, Bj. 7.80, US-Import, orig. 17000 km, Koffer, 1a Zust., VB 6800,-. Tel. 0521/86187

Gebrauchtteile
RD 80 MX/LC 1/LC 2, DT 80 MX/LC 1/LC 2, RX 80 SE, RD 100, DT 125 E/LC 10, DT 175 MX, RD 200, DT 250/MX, SR 250 SE, XS 250, TZR 250, XT 250, RD 250/LC/350 LC, RD 350 YPVS/F/N/1WW, XT 350, XS 360, XS 400/YICS/SE, DT 400 MX, XS 500, SR 500, RD 500, XT 500, XV 535, XJ 550, XZ 550/S, XT 550, FZR 600, SRX 600, XT 600 Ténéré 83 – 95, XT 600/K/E, XJ 650/Turbo, XS 650/SE, XS 750/SE, XJ 750/Seca, XV 750 SE/Virago, FZ 750/Genesis, XTZ 750, YZF 750, YZF 750 R, XS 850, XJ 900/N/F, TR 1, XV 1000 V., FZR 1000/Exup, XS 1100, FJ 1100/1200.
Motorrad Ott **VERSAND**
Damelsdorf Tel. 09604/1850 oder 3299
Regensburg Fax 09604/3336
Oberlungwitz (bei Chemnitz) Tel. 03723/42427
Kaufe Unfall-, defekte + gebrauchte Motorräder

Gebrauchtteilevers. 06404/7215 H

Alu-Inbusschrauben-Set, lieferbar. H&B GmbH, Tel. 02154/5579 H



XS 750 3-Zyl., Bj. 77, 46000 km, silber, TÜV neu, Motor überholt, VB 3500,-. Tel. 09142/1254

Austauschkurbelwellen, Austausch-Motoren. A. Steger, GmbH, 02622/83686 H

SR/XTZ/TDM
Kostenlos Katalog anfordern!
Verschleiß- & Ersatzteile, Touren- & Classic-Parts, Ölkühler & Tuning u.v.a.m.
KEDO ☎ 040/49 08157
Postfach 1302, 22213 Hamburg

Vmax, neu, gegen Höchstgebot. Tel. 02255/31594, ab 20 Uhr

FZR 1000, 89-93, i. T. Tel. 07225/76834, Fax 07225/79988, ab 19 Uhr H

Limas i. Tausch od. neu gewickelt. Tel. 07172/8408 od. 0172/8304109 H

MOTORRADTEILE ORLITZHOF
63691 Bobenhausen Gebrauchtteile + Versand
Tel. 06046/3018 • Fax 3019 • 14⁰⁰-18⁰⁰, Sa. 10⁰⁰-14⁰⁰

YZF/FZR, FJ, TDR, i. T. 07158/67509 H

XTZ 750, 92, 7900,-. 07071/23822 H

XTZ 660, alle Teile. 0521/452449 H

Billige Gebr.-Teile. 09721/81407 H

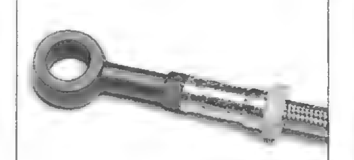
SCHULT

YAMAHA Quads + Jetboote
vom autorisierten Händler
Kärntener Str. 30-32 · 45659 Recklinghausen
Telefon 02361/36035 · Fax 02361/71010

FZR 1000, 90, in Teilen. 05232/71556 H

Suche Unf.-FZR, -YZF. 02429/1879 H

GTS 1000, in Teilen. 0511/313230 H

Bremsdruck!

Stahlflex-Bremsschläuche mit verdrehbaren Aluminium-anschlüssen in anthrazit und rot.


Hauptstr. 406 · D-47809 Krefeld-Oppum
Fon 02151/548515 · Fax 02151/548416

SRX 600, Neuzustand, 5400 km, viele Extr., Speiche. Tel. 0561/811344

TR 1, EZ 84, TÜV 7.96, 60000 km, Stahlfl., Bremsl., Progr., Federung, n. Sitzbank, inkl. Koffer u. Zub., VB 5500,-. Tel. 06150/2848

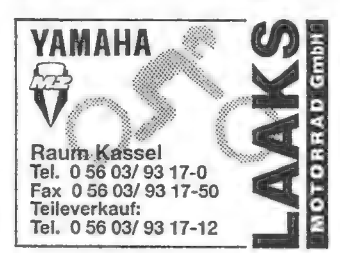
XJ 600 S '93/'94 EURO
45 kW (37/25 kW gegen Aufpreis)
8.299,–/8.999,- DM
ab Lager Lünzen.
Finanzierungsangebot: effekt. Jahreszins 4,99%, Anzahlung 25%, Laufzeit 12, 24 oder 36 Monate

ZWEIRAD-TECHNIK DIETER KÖNEMANN
Kawasaki • Honda • Suzuki • Yamaha
Alte Landstraße 3 • 29640 Schneverdingen/Lünzen
Telefon (05193) 50031 · Fax 50082

Gebr. Teile: FJ 1200/1100, FZR, YPVS 350, DT 175 MX. Tel. 08823/1716 H

XS 650-Motoren. Tel. 02620/8800 H

I. T.: RD+LC+YP, XS-alle, XV, XZ, FZR, XJ + Seca, XT-Tén., FJ. 02362/61891 H

YAMAHA


Raum Kassel
Tel. 0 56 03/ 93 17-0
Fax 0 56 03/ 93 17-50
Teileverkauf:
Tel. 0 56 03/ 93 17-12

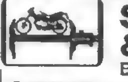
FZR 600, 95, 0 km, 13.900,-. Tel. 02324/28284

YAMAHA Frankfurt
MATHEIS & KLOSE
Tel. 069/314036-0 Fax 309021
Täglich Ersatzteil-Versand

FZR 1000, Bj. 91, i. T. 07231/32985

JEB'S
... sicherer als Dein Glück.
IMPORTEUR:
Fa. Zoulig
Hans-Heinrich Erler Str. 4/1
75438 Knittlingen
Tel.: 07043/ 920419
Fax 07043/ 920318
WA Schwesinger

TDM 850, EZ 94, i. T. 09141 4355 H


Scheibner & Witte u. Co. GmbH
Braunschweig
GEBRAUCHTTEILE
TEL. 0531-71424
FAX. 0531-78208
VERSAND

Lichtmaschine, neu u. gebr. i. T., Versand. Tel. 0511/282628 H

TZR 250 RS, EZ 5.94, 1950 km, rot-weiß, VB 11.300,-. Tel. 06135/2043

YZF 1000 SP/6-Gang, Termig., SBT, MTR01/02
OW 01, 1000 ccm, 6-Gang, PVM
Bodo Schmidt · Telefon 06887/2085

Suche: Unfall. NL- 0031/493696290

XJR 1200, abs. neuwertig, rot, erst 2000 km, Garagenfahrzeug, a. berufl. Gründen zu verk., kein Import, Pr. DM 16.500,-. 02174/2061 od. 41685

Gebrauchtteile: alle 80er, RD 200, 250 + LC, SR 250, DT 250, XV 250, RD 350 + YPVS, XS 360, RD 400, FZ 400, RD 500, XS 400 DOHC + SE, XS 500, XT 500, XV 500 SE, XT 550, TT 600, Radian, FZR 600, XJ 600 S, YZF 750, XT 600, XJ 600, 650, 750, XJ 650 Turbo, XS 650, XS 650 SE, XS 750, XS 750, XS 750 SE, XV 750 SE, XS 850, XS 850 SE, XJ 900, XV 920, FZ 750, FZR 1000, XV 1000, XS 1100 SE, XS 1100, FJ 1100, FJ 1200, XVZ 1200, XVZ 1300, TR 1, Ténéré 90
Telefon 04558/98383 · Fax 1252

FJ 1200, EZ 3.94, 4000 km, k. Graue, neuw., offen, 12.000,-. 07151/68384

TR 1, EZ 84, TÜV neu, 22200 km, Cockpit-Verkl., Sturzbügel, Koffer, gepfl., VB 4800,-. Tel. 0641/75955

Seit 5 Jahren die Kette der Meister in der Pro-Super-Bike


Ketten + Kettensätze
Bei Ihrem Händler
Import durch:
Motorrad-Schüller GmbH
68469 Groß-Rohrheim

FZR 1000, in Teilen. Tel. 08347/1482 H

YZF 750 R, EZ 93, 12000 km, Verschl.t. neu, 1a, viele Extras, VB 13.500,-. Tel. 034293/32907

FZR 600, Bj. 91, 7999,-. 07224/2547

Verk. Rahmen FZR 1000, Typ 3LF, EZ 11.91, VS. Tel. 06085/1560

FZR 600, 7200,-. MTO-Racing, Tel. 02682/3871 H

FZR 600-1000, FJ 1200, i. T. Tel. 04442/73316, Fax 73317 H



Teilemarkt Bo., Riesenausw., supergünstig, supergut. Tel. 0234/294287 H



Yamaha

FJ 1200, Gabel DM 600,-, V. u. H.-Rad m. Reifen, je DM 400,-. Ausp. kompl. DM 450,-. Tel. 08329/6350, ab 19 h

Yamaha Virago 535, rot, EZ 7.94, 400 km, Satteltaschen, Windschild, DM 9700,-. Tel. 06261/62001 H

XS 650 Stützpunkt
Fahrzeuge & Teile (neu u. gebr.)
Bike Scheune, Berger & Möller Gbr.
Tel. 05233/3376, Fax 3480, auch Versand

XJ 600 Div., Unfall in Teilen, auch Versand. MGH, 0521/451613 H

Gebrauchtteile
Tel. 09286/1265
Kaufe Motorräder
auch Unfall oder defekt
Komme sofort, zahle bar

XJ 650, Bj. 84, 63700 km, 36 kW, VVK, gepflegt, VB 3500,-. 0531/898114

IN TEILEN:
FZR 600-1000 F
Tel. 04442/73316 · Fax 04442/73317

Verk. FZR 750 R (OW 01), Bj. 91, 4000 km, Preis VS. Tel. 05362/51326

Ankauf von Unfall-Motorrädern
Verkauf von Gebrauchtteilen
Fa. Jansen · Tel. 02065/65913+14

FJ 1200, Bj. 87, 43000 km, Gimbel u. Orig.verkl., Stummel, 2. Hi.rad-Felg. u. Zub., VB 6500,-. 09185/5123

YAMAHA – Gebrauchtteile
Rahmen + Brief, Motoren Bauj. 90–95, XV 250, XT 350, RD 350 LC, SR 500, SRX 6, XV 535, XT 500, XZ 550, FZR 600, XJ 600 Diversion, XJ 600 + 650, XT 600, XTZ 660, FZ 750, XTZ 750 Super Ténéré, XV 750 Virago, YZF 750, YZF 750 SP, FZX 750 Faser, TDM 850, XJ 900, FZR 1000, XV 1000 SE, XV 1100, FJ 1100/1200,
Ständig Gebrauchtmotorräder · Täglich Teileversand
MRC
Ankauf von Unfallmotorrädern!
Tel. 05723/76565 + 75649 · Fax 05723/75921

FZR 1000, 91, 11900 km, offen, 180, wie neu, VB 9800,-. Tel. 089/6351759

Gebrauchtteile. Tel. 07844/7233 H



XT 500, Bj. 81, 2. Hd., 50000 km, Motor gen.überh., 3200,-. 02175/72902

FJ 1200, 93. Unf., 6800,-. 0511/317441



Motor, Rahmen, Teile: FZR 1000, FZ 750, FJ 1100, XJ 900, 650, XS 750 + 400, DT 250, RD 350. Tel. 07231/71411 H

PIET'S MOTORRADLADEN FFM
NEU Motorräder, An- und Verkauf.
Gebrauchte, Unfall, Defekte, Teile, Versand.
Tel. 069/397099 · Fax 396977

Vmax, EZ 90, TÜV neu, technisch u. optisch o.K., 26000 mls tornadorot, VB 9000,-. T. 0221/5502637, ab 19 h

RD 350 F/YPVS/XS 400/SE/DOHC/XT 500/SR 500/RD 500 YPVS/XZ 550/XJ 550/XJ 600 F '85 bis '93/XT 600/XJ 650/XJ 900/FZR 1000/'87–'92/XVZ 1200/V-Max
Firma *HIGHWAY STAR* GmbH
Telefon 09122/76727 · Fax 09122/73626

FZR 1000 Exup, weiß/rot, 15000 km, 2.92, Edelstahlauspuff, Battleaxe 120/180, DM 10.500,-. Tel. 0228/349303



XJ 600 S, V.-rad, Bremse vo., Instrumente, Lenkerarmaturen. 06154/9724

G. Wilhelmsen · 04630/1011
Superpreise!!! siehe Honda

TT 600 E/K, neu, 7590,-/8490,-. 08347/1482 H

Auspuffprofis Alu + Carbon, ABE + Race, ab DM 399,-, alle Modelle, tägl. Schnellversand. MGH, 0521/451613 + 452449, Fax 452721 H



XS 1100, Bj. 81, nur 12000 km, absoluter Topzustand, Martini-Verkleidung, VB 6500,-. Tel. 02234/79510

XV 535, Sissy, Sturzb., Fußr., 16000 km, d.bl., Chr., VS. 02151/771673



Alles für die XS 650
Karl-Pfaff-Str. 30 · 70597 Stuttgart-Degerloch · Telefon 0711/7655723
Fax 0711/763801 · Katalog (80 S.)
DM 10,– Schein, Scheck oder Briefm.

TT 600 S, EZ 9.93, UPSD-Gabel, 2 Pers., 6500 km, sehr gepflegt, 7000,-. Tel. 05365/351

GEBRAUCHTTEILEVERSAND DT 250/400, XT 250/350/500/600/660; TT 600, XTZ 750. Tel. 089/3113383 H



Geschmiedete Hochleistungskolben
TDR/TZR 250 von Std. bis 2 mm Übermaß
RD/RZ 350 von Std. bis 2 mm Übermaß
Satz mit 2 Kolben komplett
mit Ringen und Bolzen **DM 392,–**
Zylinderschleifen für 2 Zyl. **DM 164,–**
Wößner GmbH · Am Dreispitz 17
D-79589 Binzen · Telefon 07621/63552
Fax 07621/63528

Verkaufe XTZ 750, Bj. 1993, Rahmen neu, dunkelblau, ca. 20000 km, 1a Zust., DM 9000,-. Tel. 0911/437579, ☊

6x SRX 600, gebr. Krämer/Willich, Tel. 02154/5085 H

Verkleidungsnachbau – direkt vom Hersteller, für FZ 750, RD 500, FZR 1000 Exup, 750 R OW 01, FZR 600, und Plexischeiben klar oder getönt.
DIMO · Tel. 02641/4653 + 0171/4114646 · Fax 02641/36494

SRX 600, 22500 km, 1. Hd., DM 4200,-. Tel. 07041/4559

Gebrauchtteile. Tel. 07255/6680 H

XS 650, Bj. 76, 70000 km, TÜV 7.96, H 4 Konis, VB 4000,-. 06221/164455

Otmar Büttner — **GEBRAUCHTTEILE-VERSAND**
Teile für über 300 Modelle:
XS, XJ, XV, XZ, XT, SR, RD, FJ, FZ, FZR, YZF, TDM, V-Max, etc.
90513 Zirndorf-Lind (bei Nürnberg)
Telefon 0911/698818
Fax 0911/698514



Yamaha XJ 900 Diversion, LKM, 66 kW, Erstzul. 4/5/95, 300 km, NP 16.500,- DM für 13.000,- DM zu verk von Privat umständehalber. Telefon 034297/40779 od. 40781

Gebrauchtteile
Suche Unfall/Defekt/Gebraucht
MS Korschenbroich · 02161/643729

XV 1100, 45 kW, 5.92, 13000 km, Laser, Zub., VB 9400,-. Tel. 02338/2205



FJ 1200, EZ 4.91, 1. HD, 9000 km, blau-w., 4-1, VB 10.000,-. 05723/82540

4x SRX 600 E.Start, gebr. Krämer/Willich, Tel. 02154/5085 H

EG-IMPORTE z. B.:
TT 600 E DM 7.900,—
XJ 900 Diversion DM 13.200,—
megabike 06821/14634

YZF 750-Teile, Motor (4000 km), Verkleidung, Tank etc. (weiß/pink). Tel. 06041/5804

Yamaha in Saarbrücken
bei ZWEIRAD-HEES
Lebacher Str. 190 · Tel. 0681/74404
Fax 0681/74451 · BTX 0681/74404

SRX 600, Typ 3 SX, WiWo Speichenräder, 100 km, EZ 10.93, mit Garantie, DM 12.995,-. Tel. 08231/85055-56, Fax 88224 H

Verschiedene Marken

Gebrauchtteile. Tel. 0711/3451081 H

1948 Indian Chief, gt. Zustand, 8000 US-$, 1942 Chief, m.Seitenw., 19.000 US-$, 1948 Ariel SQ-4, 7500 US-$, 1979 Honda CBX, 4000 US-$. T. CDN-001/6047955518, Fax 6047922473, CDN BC

Fahrschulen

Blitzschnell Kl. 1a. Fahrsch. Heppe, eigenes Gästehaus. 05545/1400 H

FÜHRERSCHEIN
schnell • sicher • preiswert
Klasse 1a und 1b in 8 Tagen
Ferienfahrschule Münch
54662 Speicher · Tel. 06565/3328 · Fax 3337

Schlesier. Tel. 0511/233681

Kraft's Motorrad Training, Intensiv-Kurs, Klasse 1a, 8 Tage, 71254 Ditzingen, Tel. 07156/39794, 8831 H



Kl. 1a, 1b u. 4, schnell, schneller. Schädel, Tel. 05543/3848 H

SINDRAM ➡ it works
1a, II, KOM 8 Werktage
Info 02331/53229 + 55306

Führerschein-Klasse 1a: Wochenkurse und Wochenendkurse, Info.: Fahrschule, Josef Thür, Tel. 0211/413121, Fax 0211/420881 H



Motorrad-Intensiv-Kurs Kl. 1a, in 8 Tagen. Fahrschule Reich, 71277 Rutesheim/b. Leonberg, Tel. 07152/54374 H

Freundschaften

Lederkerl, 43, s. gleichges. Ledermann, ca. 40-50, f. gem. Untern., Rm. 5-6. Chiffre MP13/940928

Wer fliegt mit mir über die Landstraße? Sozia, 34/168/52, sucht "IHN" mit Herz und Humor! Bild wäre schön! Raum 4. Angebote unter: Chiffre MP13/944348

Berner Oberland, CH-Kawa-Fahrer, Ende 30, 186, 82, Lederkerl, sportlich, kurze, dunkle Haare, Schnauzer, sucht Kumpel, Freunde, Freund um vieles von dem was das Leben lebenswert macht zu zweit, zu genießen, Wohnmöglichkeit in den Bergen vorh. B. Hadorn, Unterheid, CH-3857 Unterbach

Allein macht's nicht so viel Spaß! Bikerin, 29 + sympath., su. SF, 30-40 J., Rm. FFM, f. gemeinsame Unternehmungen. Chiffre MP13/944532

Er, 36/180/72, sucht Sie, bis 30 J., schlank, SF/in, für gem. Touren, in Raum BN/SU/AW. Chiffre MP13/940387

Löwin, 29 J., blond, 164/50 kg, sucht Soziapl. bei niveauvollem Tourenfahrer, Rm. NE/D/MG. Chiffre MP13/944338

Hast Du sehr viel Freizeit, bist leidenschaftl. Sozia od. SF/in, begeisterungsfähig, naturverb., rassig u. sehr aufgeschlossen, ca. 30-40, schlank, hübsch u. träumst von Touren auch außerhalb der konventionellen Art, sprich Nord- und Südeuropa, dann bietet Dir CH-Chopper-Fahrer (750 ccm), 45, groß, schlank, gepflegt, Individualist, Partnerschaft auf rein freundschaftl. Basis, ohne Zwänge. Würde sogar Deine Reisekosten f. Flüge inkl. MR übernehmen. Bist Du aus dem Rm. SD, Bayern, Vorarlberg, dann schreibe, evtl. m. Foto an: Chiffre MP13/943713

Netter Biker, 26/175/65, sucht Sozia od. SF, zwecks gemeinsamer Touren und mehr, Raum HB/DH/DEL, nur Bildzuschriften. Chiffre MP13/944072

S-PF +?, Tourer, 38, sucht symp. Sie, f. Freizeit + Freundschaft. Chiffre MP13/944439

F, HU, FB, (m. 32 + w. 23), suchen Paar (m.+w.), f. Touren u. Freundschaft, keine Raser. Chiffre MP13/941886

München! Suche M.-Fahrer, von Nat. Ledersozius, schl., 37/172/60, unkompl., möchte gem. mit Dir nach Feierabend auf der Maschine Sound, Schräglagen, Feeling, Spaß usw. in der Kluft, voll genießen + ausleben, auch danach spontane Treffs u. Trips wären super, Kostenbet. logo, bin wetter- u. sattelfest u. wirklich ehrlich daran interessiert, Du auch? Na, dann los! Chiffre MP13/944575

8000, suche Lederbiker mit schw. Bock, von Ledertyp, 36, schl., für regelm. g. Spritztour + Ausritte, Treffs. Chiffre MP13/944577

Black Leather Biker, 38/180/75, sucht Biker/Freund, für mehr als 08/15, bitte nur richtige Männer aus Norddt., Berlin, HH. Chiffre MP13/942250

Wer den Schaden hat braucht für den Schrott nicht zu sorgen
Unfallmotorräder
Ankauf & Abwicklung bundesweit
0130 - 114176 gebührenfrei anrufen

Netter Sozius, 25, 185, 85, sucht lieben netten Biker (im Raum Berlin), bis ca. Mitte 30, zum Biken, herumalbern & blödeln, um Verrücktes zu tun, zum Lachen & Fröhlichsein, umarmen & festhalten, kuscheln & schmusen, um tolle Tage & Nächte miteinander zu verbringen, um eben zusammen eine Menge Spaß zu haben. Fax 030/4656162, Chiffre MP13/940736

Norddt. Motorradf., 40, Faible für Leder, sucht Gleichgesinnte. Chiffre MP13/942946

Lederbiker, 36, sucht netten Lederfreund, SF, für gemeinsame Touren, im Raum HP/MA/HD, Zuschriften bitte mit Bild. Chiffre MP13/943661

Geschäfts-verbindungen

Moderne Ladeneinricht. u. akt. Warenbest. aus Auflösung, zu verk. Chiffre MP13/939906 H

Suche zur Gründung einer Gebiets-/Handelsvertretung (Auslieferungslager vorhanden) Kontakte zur Motorrad-/Zubehörbranche oder zu bereits bestehenden Vertretungen, zwecks Zusammenarbeit, Sitz Baden-Württemberg. Chiffre MP13/943922 H

Motorradfachgeschäft östl. Ruhrgebiet zu kaufen gesucht. Chiffre MP13/945051 H

SÜDDEUTSCHLAND!
Suche aktive Teilhaberschaft bei größerem Motorrad-/Zweirad-Haus (Mindestumsatz ab 3,5 Mio.). Bin 36, KFM. 10 Jahre Erfahrung als GF in Verwaltung und Vertrieb. Zuschr. unter Chiffre MP13/8132526

Motorradgeschäft Großraum Stuttgart, Motorräder, Kleinkrafträder, Roller, gut eingeführt und weiter ausbaufähig; mit Vertretung europ. Marken,ca. 250 Stammkunden, Jahresumsatz ca. DM 750.000,-, umständehalber zu verkaufen, Einarbeitung gewährleistet, Kapitalbedarf ca. DM 350.000,-. Chiffre MP13/942850H

Vermietung

Motorradverm. + Trike. 02624/7096 H

Motorradverleih Kantert, Willich, 02154/5155 und Düsseldorf, 0211/2612355 H



ab 79,– täglich
Honda · BMW · Ducati · Harley
6 Frankfurt/M. · 069/4909300
8 München · 089/7238383

Stellenangebote

Suche für sofort
1 MOTORRAD-MECHANIKER
mit HONDA-Erfahrung, Vollzeit,
sehr gute Konditionen
Geppert Handel · Am Korstick 4 · 45239 Essen
Telefon 0201/402381 · Fax 0201/404188

Selbständig arbeitender Motorrad-Mechaniker, zum schnellstmöglichen Eintritt gesucht. Matheis & Klose, Frankfurt, Tel. 069/314036-0 (Hr. Goltzsche) H

Zweiradmechaniker mit Berufserfahrung (jap. Motorräder), im Münsterland gesucht. Chiffre MP13/942533 H

Stellengesuche

Suche kaufm. Tätigkeit im Bereich Motorrad. Handw. u. kaufm. Ausbildungen, Berufserfahrung, sowie fund. Kenntnisse im 2-Rad-Bereich vorh., Einsatzwille u. Teamgeist gegeben. Evtl. auch Umschulung. Raum HH. 040/5603965

Kauffmann, 35, belastbar, sucht verantwortungsvollen Job, in MRD-Branche, Raum PLZ 5. Chiffre MP13/944491

Handelsfachwirt, 33 J., su. neuen Wirkungskreis, i. AD. od. evtl. als freier Handelsvertreter, Rm. BW. Chiffre MP13/940830

Angeh. Kfz.-Techniker, 29 J., Abschl. 7.95, gel. Zweiradmech., sucht neue Herausforderung in MRD-Branche, evtl. Sport. Chiffre MP13/944497

Geograph, 32, vielseitig, ungek., im Umweltsch., will seine langj. MRD-Passion z. Beruf machen und sucht neu Herausforderung in MRD-Tourismus-Branche. Chiffre MP13/941606

Bekleidung

MOTORRADBEKLEIDUNG
von Größe 32 bis 66 (Taille 150 cm)
vorrätig, auch Maßanfertigung
Kein Prospektversand



JOSEPH JOY
Bahnhofstraße 14
59439 Holzwickede
bei Dortmund
☎ 02301/6537
Fax 13232

MOTORRADBEKLEIDUNG
MASSANFERTIGUNG · REPARATURSERVICE
30 ACKER
SEIT 25 JAHREN
SHOP
Starke Marken für Bikers-Outfit
IXS Motorrad-Mode · Richa · Bieffe · Shoei · eurox
DREISSIGACKER + WEIMAR
64625 Bensheim/Fehlheim. Kirchstraße 1
Tel. 06251/72282 Fax 06251/71424



Second Hand · An- und Verkauf · günstige Markenartikel
Ostbahnhofstraße 13–15 · Nähe Zoo
60314 Frankfurt
Telefon 069/43 82 90

SCHWABENLEDER
Werksvertretung Mitte · ///CH. GREIWE
Protectorencombis in allen Größen und Zwischengrößen vorrätig (Maßanfertigung möglich)
NEU! NEU! NEU!
Die Performance EVO für Damen (freie Farbwahl ohne Aufpreis)
Boschstraße 6 · 48324 Sendenhorst
Tel. 02526/2594 · Fax 02526/3463

ALNE



- Lederkombis, z.B. Protektorenkombis in Rind- oder Känguruhleder
- Große Auswahl an Designs
- Maßanfertigung für Problemgrößen, ohne Aufpreis
- ALNE-Service: z.B. Übergrößen, freie Farbwahl, eigene Reparaturwerkstatt

Rückenprotektor mit besten Testergebnissen

Farbprospekt gegen DM 3,- in Briefmarken

Fabrikverkauf: Mo.-Fr. 9.00 -12.00Uhr und 14.00 -18.00Uhr, Sa. 9.00-13.00 Uhr.
ALNE Lederbekleidung GmbH, Römerstr. 13, 63843 Niedernberg/Main, Tel. 06028/8402.

SUPROTECT® KEVLAR® Protektoren

85659 Forstern, ALNE Raum München, Tel. 089/765354
51545 Waldbröl, Kaiserstr. 122-124, Moto-Tank-Stop, Tel. 02291/800606
50677 Köln, Bonner Wall 124, Motorrad Lust, Tel. 0221/3404343
30827 Garbsen, Henkelstraße 29, ITAL MOTO Bekleidung, Tel. 05131/91140
75179 Pforzheim, Fahrzeughaus KERN, Schwenninger Str. 7, Tel. 07231/358931
78467 Konstanz, Hans-Thoma_Str. 2, Moto Shop Konstanz, Tel. 07531/56458
82362 Weilheim, Wessobrunner Str. 43, Leder Schorsch, Tel. 0881/2181
CH-4552 Derendingen, Luzernstr. 35, Schmid-Moto-Sport

Krokodil oder Schnecke?

Wir suchen Powertypen mit Biß. Führen Sie Ihren eigenen Polo-Shop selbständig und eigenverantwortlich.

Unser zukünftiger Partner ist begeisterte(r) Motorradfahrer(in) - ab ca. 25 -, hat eine kaufmännische Ausbildung und will sich unternehmerisch engagieren.

Wir eröffnen Ihnen die Möglichkeit, mit hohem Maß an persönlichem Einsatz und Durchsetzungsvermögen eine einkommensstarke und langfristig solide Existenz zu gründen.

Sein Sie keine Schnecke und rufen Sie uns an:

0211/9796-678



G & Z Cycle Island
direkt an der B 28
Tübinger Str. 38
72119 Ammerbuch-Entringen



Motorrad – Helmdepot – Ersatzteile – Lederkombis – eigene Lederkollektion – Harley-Davidson-Zubehör – Speciales
Katalog anford. gg. DM 5,– in Briefm. (Händler mit Nachweis)
Ein Besuch lohnt sich! Geöffnet: 9.00–18.00 h · Do. bis 20.30 h, Mi. 14.00–18.00 h · Sa. 9.00–14.00 h
Telefon 0 70 73/47 37 · Telefax 49 35

Bekleidung



Dainese-Kombi, 2tlg., Gr. 52, grün-weiß-rot, Alpine-Stars, Stiefel, alles 2x getr., VB 650.-. 06783/4523





EASY

Jacke + Hose im
Jeans-Look
ausnehmbare SUPROTECT-Protektoren (nicht Sport-hose) u. KEVLAR-NOMEX Material-Mix bieten Sicherheit und Schutz für
heiße Tage

Bekleidungswerk Johann Stadler
D-94501 Aidenbach
Telefon 0 85 43/13 65 · Fax 13 67

Immer eine gute Wahl!

TOURENJACKE
Nylon Cordura, wasserdicht + atmungsaktiv, Temperfoam, herausnehmbares Futter.
Art. 598 unverbindl. Preisempf. DM 549,–

Held

HELD · GmbH · 87545 Burgberg
Tankrucksäcke · Handschuhe · Bekleidung
Kostenlosen Katalog anfordern!

Dainese Gass, Gr. 54, neu, DM 1000,-, Dainese GTR, Gr. 56, wie neu, DM 900,-. Tel. I-0039/473/742251, Thomas H

Leder waschen – kein Problem
Info gegen 4,- DM in Briefmarken
Eichenstraße 1
LEDER-PFLEGE-FIBEL
Leder-Pflege GmbH
93133 Burglengenfeld



Größter Shop in Nordbayern
Riesen Auswahl an Leder u. GoreTex!
IMEX Motorsport GmbH
Telefon 0 60 26 / 81 69 oder 83 68



Probieren [illegible] • 13409 Berlin: [illegible] 030/421 2077 • 13403 Berlin: H&M Fahrzeughandel 030/412 2103 • 22529 Hamburg: Dumke-Lütt 040/553 1265 • 24937 Flensburg: MAJO-Motorrad-Bekleidung 0461/80928 • [illegible] GWK-Motorrad-Bekleidung 04941/71966 • 27775 Delmenhorst: Kawasaki Hevemann 04221 / 97600 • 45665 Recklinghausen: Suzuki Wegmann 02361/82910 • 50677 Köln: T. M. 0221/374366 • 60314 Frankfurt a. M.: HM Motorräder 069/426767 • 66450 Bexbach: CK-Shop 06826/ 12[illegible] • 67433 Neustadt: Modess 06321 / 88268 • 78467 Konstanz: Moto Shop 07531/56458 • 79104 Freiburg: Micha's 4 U 0761/ 55005 • 79206 Breisach: Gimbel GmbH 07667/7014 • 79539 Lörrach: Karin Hermann 07621/43228 • 82362 Weilheim: [illegible] 0881/2 81 • 89077 Ulm: Roadrunner 0731/382618 • 90427 Nürnberg: Motorrad Vogt GmbH 0911/931700 • 91074 Herzogenaurach: Motoshop Krämer 09132/4422 oder bei

Werksvertretungen: • Manfred Lotze · 34121 Kassel · Wilhelmshöher Allee 93 · 05 61/2 68 62
• Christian Greiwe · 48324 Sendenhorst · Boschstraße 6 · 0 25 26/25 94

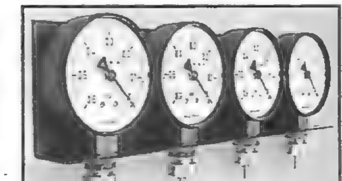
TC SCHWABENLEDER · 73650 Winterbach · Fabrikstr. 22 · ☎ 0 71 81 / 96 70 10 · Fax 96 70 22

Motorradbekleidung und Zubehör
2. Hand & NEU

- An- und Verkauf gebrauchter Motorradbekleidung & Zubehör
- Ständig neue Markenartikel zu Schnäppchenpreisen!



	47805 Krefeld Motobay Dießemer Bruch 72 (0 21 51) 54 22 35	**80335 München** Motorrad 2.Hand Sandstraße 43 (0 89) 5 23 39 98
14197 Berlin Motorrad 2.Hand Binger Straße 87/2 (0 30) 8 22 34 18	**51065 Köln** Mototreff GmbH Kalk-Mülheimer-Str. 319 (02 21) 61 35 86	**Bei Rosenheim** Bikeway · 83101 Rohrdorf Untere Dorfstraße 34 (0 80 32) 57 77
30159 Hannover GUM Bekleidung GmbH Knochenhauerstraße 1 (05 11) 3 63 20 03	**59425 Unna** TWM-Thomas Werthmann Friedrich-Ebert-Str. 104 (0 23 03) 6 05 90	**89077 Ulm** Roadrunner Soldatenstraße 107 (07 31) 38 26 18
45479 Mülheim Motobay Saarner Straße 156 (02 08) 42 62 22	**70199 Stuttgart** Pitt's Bike Shop Böblinger Str. 185 (07 11) 6 40 35 89	**90461 Nürnberg** Motorradleder Nürnberg Allersberger Str. 162 (09 11) 44 26 22



Synchrontester mit 2 Uhren	85,00 DM
Synchrontester mit 4 Uhren	169,00 DM

● Adapter für alle Motorräder ● variable Zeigerdämpfungsventile ● Benzinversorgungsschlauch

MEMO GMBH
81202 MÜNCHEN · Postfach 60 02 44

Literatur

Testberichte, Prospekte, Kaufberatungen und Handbücher zu Ihrem Fahrzeug
Angebotslisten für Ihr Modell gegen DM 3,– Rückporto
Testversand M. Richter, Wolfsberg 26
85276 Pfaffenhofen, T. 08441/2922, Fax 71822

Verkleidungen

Originale Kunststoff-Verkleidungs-Reparaturen, 100% Festigkeit. Tel. 06482/6194 H

KEiM-Verkleidungen für fast alle Typen, siehe Rubrik Verschiedenes

---

MZB KUNST • STOFF • TECHNIK

VERKLEIDUNGSNACHBAUTEN
GFK-Einzelteile sind mit Originalteilen kombinierbar
Verkleidungen für fast alle Japaner lieferbar z.B.

Suzuki GSX-R 750, alle Modelle	629,–
Kawasaki ZXR 750, alle Modelle	629,–
Einmannhöcker, verschiedene Modelle	299,–

Rennverkleidungen und andere Verkleidungen auf Anfrage
Preisliste gegen 5,– DM in Briefmarken
Hoffman-von-Fallersleben-Str. 3 • 34117 Kassel
Telefon 05 61/10 49 91 • Fax 05 61/77 97 46

Vetter-Windjammer-Verkl., DM 500,-. Tel. 07307/32777

Julius Ilmberger

Kohlefaserteile
Hahilingastr. 5 · 82041 Oberhaching
Tel. 0 89/613 38 93
Fax 0 89/613 40 94

Kohlefaserteile für
ZXR 750, GSXR 750, CBR 600/900, RC 30/45

z. B. Kotflügel ZXR 750	DM 240,-
Kotflügel Yamaha FZR 1000 vorne	DM 240,-



Deutschland Generalvertretung Schweiz

Sebimoto Germany	WP
Brückenstr. 34	
63179 Obertshausen 2	5733 Leimbach
tel./ fax:	tel.: 064 / 716260
0610 4 / 746 32	fax: 064 / 718041



MONTAGE-STÄNDER
(Besser als manches Original!)
– vollverzinketer Stahl
– universell passend f. alle Kastenschwingen
– Höhe + Breite verstellbar
99,–
MAXXXICO, 0621/1563936

devil · Laser · Micron · Cobra · L&W · Remus · BSM · Sebring · Termignoni · BOS · Eagle



Bei Anfragen Typ u. Bauj. angeben!
! Ab Frühjahr 95 Soundcheck möglich !
AUSPUFF-VERSAND
Stefan Steinhübel · Käppelesberg 37
89155 Erbach · Tel. 07305/21475 · Fax 07305/23399

BOS Auspuffanlagen siehe unter: Yamaha
BOS GmbH Telefon: 05941/4793

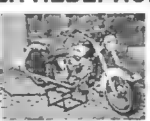
Koffer 2x Givi Elegant, 45 L, 1x Topcase Espace, weiß, kompl. DM 500,-. Tel. 034243/22568, ab 20 Uhr

Verkleidungen

PFERRER Renntechnik GmbH
Blatzheimer Straße 14
Telefon 02252/1331-1332
Fax 02252/1334
- Verkleidungsscheiben
- Verkleidungen
- 1-Mann-Rennhöcker
- 1-/2-Mann-Wechselhöcker
- Kotflügel
- Katalog gegen DM 10,– in bar

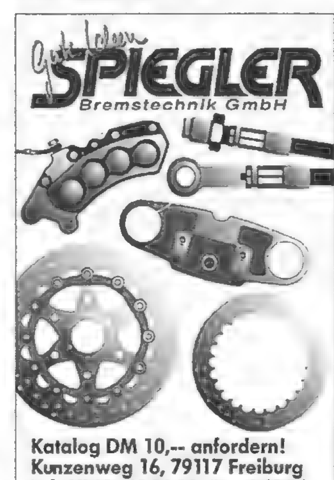
HOCHGLANZPOLIEREN V. ALU- U. VA-TEILEN.
Verchromen von MDR-Teilen, auch ALU-Verchromen, LT 2 Wo.
Wolfgang Stoltmann
Kohlhoff 15 · 21266 Jesteburg
Tel. 04183/972141

DER HEBEPROFI



- einfache Handhabung
- vollständige Bodenfreiheit von Vorder- und Hinterrad (Radwechsel durchführbar)
- geringes Gewicht
- wenig Platzbedarf
- zur Überwinterung bestens geeignet
- erleichtert Wartungsarbeiten, Ölwechsel, Pflege usw.
- paßt nahezu an alle Harleys (und viele Japaner - auf Anfrage)
- solide Qualität zum günstigen Preis
- Hebeprofi auch verzinkt und chromatiert lieferbar
- Preis: DM 190,- zzgl. Versandkosten (lackiert) bzw. DM 220,- zzgl. Versandkosten (verzinkt u. chromatiert)

R & R Hebetechnik · Kolpingstraße 7 · 79336 Herbolzheim
Telefon 07643/4223 + 4736 ab 18.00 Uhr · Fax 07643/4893



Katalog DM 10,-- anfordern!
Kunzenweg 16, 79117 Freiburg
Tel. 0761/611010, Fax 64814

Werkstätten

Öl-Wasserkühler-Rep., Zündbox, Lima/-Anlasser re. Tel. 04442/73316 H

Ihr Spezialist für Richtarbeiten
Rahmen richten / Gabel richten
Bremsscheiben richten u. schleifen
MEK Telefon 02151/700333
Telefax 02151/700332

Rahmen richten Alu schweißen
Wir richten hydraulisch, preiswert und genau im bewährten Richtkäfig alle Rahmen. Demontage der Maschine nicht erforderlich



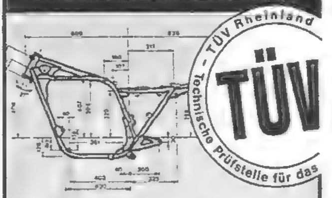
Wittkullerstr. 21, 42719 Solingen
Telefon 0212-311618 · Fax -317700



Auspuffanlagen aller Marken, Carbonteile, PVM, Stahlflexbremsleitungen, Kettenkits, Brembo, Verkleidungsnachbauten, Superbikeumbauten, White Power, Ohlins, Einarmschwingen, Billet, LSL, Scheibenräder, Spiegler, Remus Phönix usw.
Achtung!!! Schnäppchenwochen
Katalog DM 3,-
Tel./Fax 07150/970565 · Eugen-Bolz-Straße 15 · 71282 Hemmingen

Unfallrahmen richten
Preisgünstiges Richten und Vermessen ohne Motorenausbau
motorrad-service martin ludwig GmbH
45356 Essen · Bottroper Straße 298a
Telefon 0201/668803

Motorrad Richtwerkstätte



Alles mit Garantie von der TÜV-geprüften Werkstatt

	DM
Rahmen aus Stahl oder Alu auch mit eingebautem Motor inkl. Laservermessung	ab 80,-
Motorrad Guß-Rad	250,-
Gabelstandrohr	60,-
Gabelbrücke	70,-
Upside Down Standrohr	150,-
Upside Down Gabelbrücke	150,-
Bremsscheibe richten	100,-
Speichenfelge zentrieren	80,-
Hinterradschwinge Stahl/Alu	80,-/150,-
Rahmen sandstrahlen	90,-

Weitere Reparaturen:
Lenker, Tauchrohre, Auto-Alufelgen, Lagersitze, Rahmenschweißungen, Aluschweißungen

NEU **Bremsrubbeln?** Bremsscheibe planparallel schleifen DM 110,– NEU

- **Terminarbeit möglich!**
- Bremsscheiben am Rad montiert lassen
- alle Teile müssen vollst. ausgebaut sein
- Gabelbrücken paarweise einsenden
- Versand **nur** per Nachnahme
- Preise je Stück zzgl. Versandkosten

Roadrunner GmbH
Johannes-Kepler-Straße 1
55129 Mainz-Hechtsheim/Gewerbegeb.
Tel. 06131/507081 · Fax 504081

KEXEL-Kurbelwellen
– Meisterbetrieb –
- Kurbelwellenreparatur aller Typen
- Zylinder schleifen
- Zylinderkopfbearbeitung
- Strahlarbeiten, u. a. Glas, Walnuß etc.

KEXEL-Präzision
56459 Ailertchen · Flughafenstraße 10
Telefon 02663/6823 · Fax 02663/7855

RÄDER RICHTEN ab 150,–
auch Rahmen, Gabeln, schnell + preiswert
Heinemann GmbH · Max-Planck-Str. 21
47647 Kerken · Tel. 02833/2417 · Fax 2412

DER SPEZIALIST FÜR RAHMEN



Preiswert, aber fachlich gut!
Fachliche Alu-Rahmen-Instandsetz. mit TÜV-Gutachten, nur bei uns möglich!
Wir richten:
- alle Stahlrahmen ab Bj. 1920 ab 70,– DM
- Lagerpaßsitze im Lenkkopf nach ISA-DIN-Norm (nur so ist die Reparatur fachgerecht)
- Gabeln, Schwingen u. Anbauteile, Sonderanfertig. Unbegr. Garantie auf Maßhaltigk. u. Stabilitätserh. siehe „**Motorrad**" Nr. 24/84 und 19/91

„**BMW**", München: attestiert tadellose Richtarbeit
Rahmenvermessung nach „KÖSTER" und Reparaturannahme:
Firma Treiber, Ahrensburger Straße 138, 22045 Hamburg-Wandsbek, Tel. 040/662600, Fax 040/662663
Die Motorradwerkstatt, Eduard-Buchner-Straße 26, 85662 Hohenbrunn, Tel. 08102/4943, Fax 08102/5580

KÖSTER GmbH
Nordweg 8 · 87764 Legau
Tel. 08330/772 · Fax 08330/1210

Aluhochglanzpolieren. 06894/39518 H

STURZBÜGEL — **HOCHWERTIG**

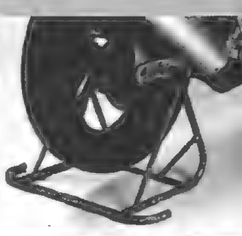
EMP Sturzbügel sind hergestellt aus hochwertigem Stahlrohr. Die Sturzbügel sind für folgende Motorräder lieferbar:

YAMAHA	XTZ-750 SuperTenere, schwarz	DM 139,-
	XV-535 VIRAGO, chrom	DM 135,-
	XV-1100 VIRAGO, chrom	DM 135,-
SUZUKI	LS-650 SAVAGE, chrom	DM 135,-
	GS-500 E, schwarz	DM 115,-
KAWASAKI	EN-500-LTD, chrom	DM 135,-
BMW	F-650, schwarz	DM 139,-
HONDA	NTV-650, chrom	DM 139,-



MONTAGESTÄNDER — **STABIL**

Die EMP Montageständer gibt es in zwei Ausführungen:



Montageständer UNIVERSAL DM 99,-
Geeignet für fast alle Motorräder mit einer Schwingenbreite von 223 bis 345 mm.

Montageständer EASY-LIFT DM 115,-
Dieses Modell hat eine variable Breitenverstellung für Motorräder mit einer Schwingarmbreite bis 450 mm.



Bitte rufen Sie uns an. Wir senden Ihnen gerne kostenlos unseren Prospekt.



Vertrieb: BOS Auspuff GMBH
Industriestr. 15
49828 Neuenhaus
Tel: 05941 - 4793
Fax: 05941 - 5364

Zubehör

YOSHIMURA
Jardine V-2 Auspuffanlagen
Beate's - Bike - Shop
Feldhauser Straße 197 · 45966 Gladbeck/Westf.
Telefon: 02043/51142 · Telefax: 02043/51142



MOTORRADZUBEHÖR BAUER
Infomappe gegen 5,- · 83395 Freilassing
Reichenhaller Str. 78 · Tel. 08654/64647 · Fax 3639

MOTORLIFT Mark II



Mool Services - Uden(NL) tel/fax (31)4132-68662



An Stelle der Öleinfüllschraube.
Für fast alle Motorräder lieferbar.
Typ + Baujahr angeben, NN DM 85,–
Motorsport-Ries · Wehratalstraße 62a
79664 Wehr 2 · T. 07761/4488 · Fax 07761/ 50290

Enduro-Gepäckbrücken



für folgende Modelle: Honda, Husqvarna, KTM, Suzuki, Yamaha
brunn
Esslingen am Neckar
Tel.: 0711/3454226
Fax: 0711/3456522
CNC-gefräst

Kohlefaser/Carbon

Rohre zum Eigenbau von ...
Schalen zur Verkleidung von ...
Kotfl., Höcker, Verkl. usw.
Platten f. Cockpit o.ä. F-1 Spiegel
B&D Fahrzeugtechnik 08051/63914

M.E.Z. VERTRIEB®
maxon® Funk- und Kabelgegensprechanlagen
Auspuffanlagen aller Hersteller
Auslieferungsdepot für:
BOS, BSM, Devil, Kerker, L&W, Laser, Marving, Micron, Sebring, Sito, Silvertail, Skorpion, Supertrapp, Remus, Yoshimura u. a.
täglich Expressversand per UPS, Post
Tel.: (0 20 66) 3 61 19 · Fax: 37 03 91
47187 Duisburg · Pf. 710126 · Jahnstraße 22

Bremsen-Kit
TÜV geprüft nach DOT FMVSS 106



MELVIN GmbH
Schiltachstraße 28
D-78713 Schramberg
Tel.: 07422 / 27 80

MELVIN AG
Weinfelderstrasse 30
CH-8580 Amriswil
Tel.: 071 / 67 90 20

FECHTER DRIVE
MOTORSPORT GMBH

M&A Reifenhandel
Tel. (0 93 42) 92 34-13







LEISTUNGSÄNDERUNGEN
Honda Yamaha Triumph Suzuki Kawa Ducati Harley Guzzi
u.andere

37 kW 72 kW 25 kW

LEICHTE SELBSTEINBAUTEN
z.B. für ST. CBR. VF 1000. VFR. CBX — ab 95,-

FÜR FAST JEDES MOTORRAD
z.B. ST 1100. ZZR 1100. FZR. GSXR und viele andere. — ab 110,-

VOLLE LEISTUNG FÜR VIELE BIG BIKES. — 250,-

- Wir führen für Sie Leistungsänderungen an fast jedem Fahrzeug durch. incl. TÜV – Abnahme.
- Bei Fragen aller Art. Bitte Fahrgestell-Identnummer ● bereithalten!
- Drosselungen direkt von uns oder im autorisierten Fachhandel

MOTORRAD BOE®
Telefon (02357) 3760
Telefax (02357) 3328
Habbelerstr. 4 · 58849 Herscheid-Hüinghausen



Zubehör

Devil Auspuffanlagen. MGH, Auspuffprofis, 0521/451613 + 452449 H

Kompl. Rennauspuff für FZR 600, 850,-; Für KLR Gepäcktr.system v. H+P u. 21-Ltr.-Tank, je 150,-. 09255/301

Harris-GSX-R



Harris-Importeur
Billet-6-Kolben-Bremszangen
Alu-Tanks
Alu-Polierkit
Carbon-Teile
PRO BOLT- elox. Aluschrauben

Verkleidungen, Sitze, Kotflügel, Auspuffe
Gesamtkatalog gegen Einsendung von DM 10,–
Team Metisse · Hauptstraße 1 · 49163 Bohmte/Hunteburg · Telefon 05475/206

Fahrwerksprobleme garantiert beseitigt – Siehe MOTORRAD 12/88. Info anfordern
EMIL SCHWARZ
Präzisionsteile für Motorräder
Weilerstraße 6 · 73614 Schorndorf
Tel. 07181/41766 · Fax 07181/45346

Motorrad Verschleißteile
Für alle Motorradtypen direkt ab Lager verfügbar



MELVIN GmbH
Schiltachstraße 28, D-78713 Schramberg
Tel.: 07422/2780, Fax: 07422/278188

DÄRR hat die komplette Reiseausrüstung rund ums Motorrad



Halterung zur Montage an BECKER-Träger, abnehmbar, absperrbar nur DM 99,80.

GPS Satelliten-Navigation für Jedermann



Paket-Preis: 2 Boxen nach Wahl, 2 Halter, 4 gleichschließende Schlösser nur 598,-DM

Neu Preiswerter Motorrad-Transport nach Übersee per Luftfracht.

DÄRR-Kataloge gibt's gratis im Laden oder für 3,- DM Porto zugesandt.



Därr Expeditionsservice GmbH
Theresienstr. 66/n
D-80333 München
Tel. (0 89) 28 20 32
Fax (0 89) 28 25 25



F1-Spiegel, St. DM 39.90. Tel. 07223/83616 H

---

brembo
BREMSTEILE
Brune GmbH · Wöste 6 · 48291 Telgte
Tel. (02504) 5648+1732 • Fax 1840

Verschiedenes

MOTORRADTRANSPORTER



(07944) Tel.: 630 Fax: 6330

BARTHAU-ANHÄNGER
74547 Untermünkheim

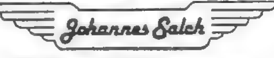
METALLPLAKETTEN – CHROMBÜGEL
Farbkat. gegen DM 10.-
CLASSIC-CAR D-60316 Ffm., Theob.-Christ-Str.17 · Abt. P 214

Motorrad-Leistungsprüfstand Souriau, DM 8000,-, zu verk. T. 08841/3168



Ca. 100 Motorrad-Gebr.-Teile-Händler, katalogisiert auf Diskette od. Ausdruck., gg DM 10,- u. frank. A 3-Rückumschlag bei: E. Patriacheas, Biberacher Str. 59, 88444 Ummendorf H

–wir wissen worauf es ankommt–
Ihr **SPEZIALIST** für
KUNSTSTOFF-BESCHICHTUNGEN
Sandstrahlen – Glasstrahlen



MOTORRAD-BERICHT anfordern
Telefon (09732) 3930
97762 Hammelburg-Westheim

RADSPANNEREI FLECKENSTEIN
AKRONT Alu-Flach- und Hochschulterfelgen, Motorrad-Stahlfelgen, ab 15 Zoll
Auto- und Motorrad-Stahl- und Nirosta-Speichen von M3-M5ED.
Auto- und Motorrad-Räder einspeichen - zentrieren - auswuchten
Mühlgasse 1 · 97717 Euerdorf bei Bad Kissingen
Telefon 0 97 04/63 48 · Fax 0 97 04/17 11
Geschäftszeiten: Di.-Fr. von 8.00 bis 11.30 Uhr und n. Vereinbarung

---

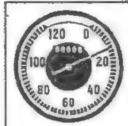
Auspuffanlagen neu und gebraucht Motad, Marving, Speed Products günstig
Tel. 04442/73316 · Fax 04442/73317

Werner Kriechel
Glas- u. Sandstrahl
Flammspritzen - Pulverlackierung
Ursulastraße 92–94
50354 Hürth (Kalscheuren)
Tel. 0 22 33/7 20 12 · Fax 7 02 96

EDELSTAHLSCHRAUBEN, Muttern u. Zubehör Auch in **ZOLL**-Maßen! Gratispreisliste:
Uwe Gräber, Dipl.-Ing. · Postfach 1647
24906 Flensburg · Telefon 0461/28480



Kabelbäume nach Muster od. Zeichnung, sämtl. Zubehör hierfür. 0711/588096 H



Reparatur von Kfz.-Instrumenten aller Art. Speziell auch ausländische Instrumente. Restauration, Nach- und Umbau
Tachoumbau von Meilen in Kilometer
Zifferblätter - Tachowellen in PVC u. Metall
KA-JA Tacho-Dienst · 91077 Neunkirchen
Industriestr. 4 - Tel. 09134/368 - Fax 9282

Vmax-Heckkotflügel (kürzer ca. 25 cm), Polyester, DM 250,-, ein Muß für jede Vmax. Tel. 05242/35050

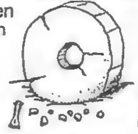
Rahmen richten, schnell und zuverlässig: Hans Ruoff, Motorradhaus
Am Heilbrunnen 38, 7410 Reutlingen
Telefon 0 71 21/4 16 61 H

Edelstahlschrauben Rostfrei
R. Wegertseder · Tel. 08502/1425
94079 Fürstenzell · Postfach1038
Preisliste gratis



Hochglanzverchromen
sämtlicher Motorradteile, auch von Aluminium. Bei Qualitäts- und Lieferzeitgarantie.
Fa. HBF · 72760 Reutlingen
Emil-Adolff-Straße 19
Telefon 07121/321386

BÖHM – Technik rund ums Rad
Speichen – Umbauten
Felgen – Einspeichen
Radrestaurationen
Goethestraße 15
D-75443 Ötisheim
Tel. 07041/861482
Fax 07041/861483





Sandstrahlen und Pulverbeschichtung von Motorradteilen u. Alu-Felgen. Lückel Industrielackierungen GmbH, Pulvermühle 2, 57319 Bad Berleburg-Aue, Tel. 02759/1200, -522, Fax 1212 H

Hochglanzpolieren v. Alu, V2A u. Messing - verchromen, kunststoffbeschichten. Metallpolierererei W. Stadtherr, Oberhandezhofen-Mühle 6, 85253 Erdweg, Tel. 08134/1086 H



Verk. gebrauchten MRD-Anhänger für 1 MRD, Gewicht 79 kg, voll zerlegbar, Bj. 93, VB 1300,-. Tel. 02526/2513

Renn- und Sportveransaltungen



F1-Spiegel, St. DM 39.90. Tel. 07223/83616 H

Verschiedenes

Motorrad-Leistungsprüfstand Souriau, DM 8000,-, zu verk. T. 08841/3168

Ca. 100 Motorrad-Gebr.-Teile-Händler, katalogisiert auf Diskette od. Ausdruck., gg DM 10,- u. frank. A 3-Rückumschlag bei: E. Patriacheas, Biberacher Str. 59, 88444 Ummendorf H

Kabelbäume nach Muster od. Zeichnung, sämtl. Zubehör hierfür. 0711/588096 H

Vmax-Heckkotflügel (kürzer ca. 25 cm), Polyester, DM 250,-, ein Muß für jede Vmax. Tel. 05242/35050

Rahmen richten, schnell und zuverlässig: Hans Ruoff, Motorradhaus Am Heilbrunnen 38, 7410 Reutlingen Telefon 07121/41661 H

Sandstrahlen und Pulverbeschichtung von Motorradteilen u. Alu-Felgen. Lückel Industrielackierungen GmbH, Pulvermühle 2, 57319 Bad Berleburg-Aue, Tel. 02759/1200, -522, Fax 1212 H

Hochglanzpolieren v. Alu, V2A u. Messing - verchromen, kunststoffbeschichten. Metallpolierei W. Stadtherr, Oberhandezhofen-Mühle 6, 85253 Erdweg, Tel. 08134/1086 H

Verk. gebrauchten MRD-Anhänger für 1 MRD, Gewicht 79 kg, voll zerlegbar, Bj. 93, VB 1300.-. Tel. 02526/2513

Renn- und Sportveranstaltungen

jährlich 25 000 Kilometer ab. Nach einem schweren Unfall (mir nahm ein kurzhaariger Golf-Fahrer die Vorfahrt), entschloß ich mich, den Dreier-Lappen zu machen, um somit die Saison der tiefergelegten und gehirnerleichterten (Saison-)Spinner auf zwei und vier Rädern zu umgehen.

Seitdem fahre ich von Oktober bis März mit meiner Knatterkiste (M2-Gespann) und melde ab April meine „Dicke Berta" an (ein Ford Consul Coupé – drei Liter, Automatik, Baujahr 1973). So brauche ich mich im Sommer nicht in die Lederkombi zu zwängen, um im nächsten Stau zu schwitzen, sondern genieße das Leben im Luxus mit Schiebedach, Klimaanlage und 138 PS in Shorts.

Geht es dann – endlich – auf den Herbst zu, beginnt wieder die Dreirad-Saison und die „Dicke Berta" kommt in die Scheune (sonst zerfrißt mir der Rost womöglich noch meinen schönen Sechszylinder).

Jetzt lohnt endlich auch das Anziehen der winterlichen Motorradbekleidung. Wahrscheinlich fahre ich trotzdem noch mehr Kilometer im Jahr als so mancher Saison-Kutscher im Papageienlook. Ich muß täglich, für die Fahrt zum Arbeitsplatz, nach Kiel (Scharbeutz – Kiel = 63 Kilometer pro Strecke), so daß ich noch auf gut 20 000 Kilometer pro Jahr komme.

Günter Simon, Scharbeutz

Recht hat er, der Thomas Prystaw! Leider kann ich beim Motorradfahren nicht mitreden, aber ich bin Ganzjahresschwimmer und hab' ein ähnliches Problem. Noch vor 16 Wochen bin ich durch den zugefrorenen Fühlinger See geschwommen. Nicht einer dieser Neon-Badehose-bestückten Hobby-Schwimmer ist da aufgetaucht. Kaum kommen die ersten Sonnenstrahlen raus, geht's los. Alle stürzen sie in Richtung Badeseen.

Ich hasse es, wenn es hier so voll ist! Mein Blick fällt auf meine treue Young-Collection-Badehose. Nie hat sie mich im Stich gelassen. Und neulich: Schwimmt doch einer durch'n See und schreit plötzlich Hilfe. Wann raffen diese Freizeit-Plantscher eigentlich, wie wichtig Schwimmflügel sind.

Also, meine Saison beginnt erst wieder im November, dann, wenn die Badewannen-Aquaristen wieder im Warmen sitzen, über den letzten Sommer quatschen und ich mir mutterseelenallein im See wieder tierisch die Ei.... abfriere!

Olaf Hahn, Köln

Sag', Thommy, kann es sein, daß Du ein ganz klein wenig egozentrisch bist?! Oder verbiestert?!

Nachdem ich Deinen literarischen Erguß gelesen hatte, dachte ich spontan: Der liebt nur sich. So was ist ja durchaus verzeihlich, aber Du rührst Dinge zusammen, die nicht zusammengehören und widersprichst Dir, zu allem Überfluß, fortlaufend. Vielen Dank im voraus und Euch allen eine gute Saison 1995!

Marcus Mocco, Mainz

Ich bin auch „Ganzjahresfahrer" wie Herr Prystaw. Meine CBX 1000, die ich bei Wind und Wetter fahre, ist trotzdem gepflegt. Ich freue mich über jeden sogenannten Saisonfahrer (auch in Jeans und ohne Handschuhe), der sich zu uns gesellt, denn das belebt die Szene und stärkt unsere Lobby.

Ein Motorradtreff mit zwölf Maschinen und 30jährigen Klugscheißern, die von „alten Zeiten" träumen und meinen, sie hätten das Mopedfahren erfunden?? Da kann ich nur sagen: Au weia!

Ulrich Janissen, Wuppertal

Ticket-Roulette

Der Kartenvorverkauf für den deutschen Grand Prix auf dem Nürburgring geriet für die Rennfans zur Nervenprobe. Einer von ihnen schrieb an das Ticketoffice.

Ich möchte mich auf diesem Weg für die prompte Lieferung meiner Eintrittskarte für den Motorrad-Grand Prix auf dem Nürburgring bedanken! Normalerweise bestelle ich Karten im Vorverkauf, um meiner Karten schon im voraus sicher zu sein. So auch am Ende der 16. Kalenderwoche, als ich per Fax eine Eintrittskarte für obengenannte Veranstaltung orderte.

In Ihrer Werbung in diversen Zweiradzeitschriften vom Frühjahr (!) haben Sie darauf hingewiesen, daß der Versand der Tickets erst ab dem 2. Mai erfolgen würde. Von dieser, für normal denkende Vorbesteller nicht nachvollziehbaren Vorgehensweise einmal abgesehen, bin ich davon ausgegangen, daß die Karten dann auch in der 18. – spätestens Anfang der 19. – Kalenderwoche eintreffen würden. Wie viele andere Fans auch, habe ich sodann in der unmittelbaren Umgebung des Rings ein Zimmer für die 20. Kalenderwoche angemietet und für eine Woche Urlaub genommen.

Doch die bestellten Tickets ließen auf sich warten! Als am 11. Mai noch keine Lieferung erfolgte, habe ich den Urlaub widerrufen und das Zimmer abgesagt. Die Vermieterin des Zimmers sagte mir, daß dies recht kurzfristig sei und sie sich an mich wenden und Schadensersatz fordern würde, wenn sie das Zimmer nicht noch anderweitig vermieten könnte. Dies ist ihr gutes Recht, und ich werde mich im Schadensfall einfach an das GP-Ticketoffice wenden, da Sie der ureigentliche Verursacher der Misere sind, weil Sie die früh georderten Karten eindeutig zu spät versandt haben.

Zwar trägt das Schreiben des Einschreibens das Datum vom 6. Mai, doch lag der Benachrichtigungsschein erst am 16. Mai bei mir im Briefkasten. Da ich jedoch berufstätig bin und die örtliche Poststelle montags bis donnerstags nur morgens von neun bis zehn Uhr geöffnet hat und lediglich freitags am Nachmittag Post geholt werden kann, konnte ich meine Karte natürlich erst am 19. Mai in Empfang nehmen.

Auch ein Anruf bei Ihrer Geschäftsstelle blieb fruchtlos. Durch Ihre für ein professionelles Unternehmen beschämende und unbedachte Versandpraxis haben Sie mir den Grand Prix von Deutschland tüchtig verdorben (und wie ich erfahren konnte, nicht nur mir).

Einer Stellungnahme Ihrerseits zu diesem Vorfall sehe ich gern entgegen.

Guido Küßner, Eltville



Freude verdorben: Das Ticketoffice versandte die Karten für den Nürburgring-GP zu spät

LESERBRIEFE

Als alter Rennfan bin ich schwer enttäuscht. Da macht man riesengroße Werbung für den Vorverkauf zum Grand Prix. Das Beste: Ticketversand ab 2. Mai. Also los, acht Karten bestellt, 807 Mark überwiesen am 14. März 1995. Nun ist der 16. Mai und wir sitzen wie auf Kohlen. Wo sind unsere Karten??? So langsam aber sicher könnte man meinen, man wird von den Organisatoren nur noch verarscht. Dann lieber nach Hockenheim, ein bißchen Knete mehr, aber ruhig schlafen!

P.S. Das Ticketoffice telefonisch zu erreichen ist ein aussichtsloses Unternehmen – ständiges „Besetzt".

Hermann Maier, Aalen-Waldhausen

Gedächnislücken

Der größte aller Banditen, die Suzuki GSF 1200, ist doch nicht das Maß aller Dinge. MOTORRAD 10/1995, Seite 32

Eure Erinnerung trügt gewaltig, und zwar um genau 1,7 Sekunden. Schlagt MOTORRAD 7/1987 auf, im Test der Kawasaki ZL 1000 werdet Ihr die von Euch ermittelte Beschleunigungsmessung (7,2 sek. solo, 8,7 mit Sozius) wiederfinden. Was für ein Motorrad.

Dr. Heinz Maurer, Braunschweig

Kaltgestellt

In der Zündbox wetterte MOTORRAD-Leser Ralph Wörner gegen die randalierenden Rennsportfans in Hockenheim. MOTORRAD 10/1995, Seite 90

Ich habe seit zwölf Jahren keinen einzigen Grand Prix in Hockenheim ausgelassen und möchte einmal meine Erfahrungen loswerden. Bis vor einigen Jahren ließ man die Leute auf dem Campinggelände noch so ziemlich machen, was sie wollten. Gut, es war sicher schon mal laut und heftig, aber was ist denn bei großen Fußballspielen los?

Der Einsatz der „schlagkräftigen Rokkergruppen" (Zitat Herr Wörner) und das übertriebene Aufgebot der Polizei auf dem Campinggelände haben die Aggressivität doch erst provoziert. Ich habe selber miterlebt, wie sechs (!) Polizisten mit Schlagstöcken einen (!) Motorradfahrer verfolgten, der mit seinem Bike auf dem Festplatz ein bißchen Krach gemacht hat. Ein wenig Rücksichtnahme auf beiden Seiten wäre angebracht und nicht das „Kaltstellen" von Leuten.

Susanne Niklas, Drolshagen

Falsche Nummer

Zum Sportreifentest, Teil 2. MOTORRAD 9/1995, Seite 52

Wir haben eine große Bitte an Sie: im Kasten Michelin TX 15/25 Race muß der Eintrag unter „Vertrieb und Service in Deutschland" wie folgt korrigiert werden: RB Competition-Service, 76848 Wildgartswiesen, Telefon 0 63 92/26 76.

Die ältere Dame, die seit dem Erscheinen von MOTORRAD 9/1995 aufgrund der falschen Telefonnummer andauernd nach Reifen gefragt wird, sollten wir damit schnellstens entlasten.

Michelin Reifenwerke, Öffentlichkeitsarbeit, H.-H. Münch, Karlsruhe

Die Faust im Nacken

Zum Thema 125er Führerscheine und dem MOTORRAD-Selbstversuch mit Tempo 80. MOTORRAD 10 und 11/1995

Der Artikel „Unfug" über die neue 125er Führerscheinklasse in MOTORRAD 10/1995, Seite 92, trägt seinen Titel zu Recht. Der Artikel ist nämlich Unfug! Da will ein Mitglied der Motorradlobby, uns weismachen, daß „20 km/h mehr bedeuten mehr Sicherheit" gelten soll. Anscheinend wird hier nicht beachtet, daß es außer den Zweiradlern noch eine Menge anderer Verkehrsteilnehmer gibt. Insider wissen, daß es in Zukunft ein technisch bedingtes Tempolimit von 80 km/h für Lkw geben wird. Sollten die 125er tatsächlich 100 km/h laufen können, dann kann man sich ausmalen, daß diese reihenweise die Lkw überholen werden. Ein Zweirad aber, welches „nur" 100 km/h fahren kann, gehört nicht auf die linke Spur der Autobahn, solange noch andere Zweiräder und die Autos mit über 200 km/h angerauscht kommen dürfen. Noch schwachsinniger ist die Forderung danach, auf ein Tempolimit ganz zu verzichten. Schließlich lassen sich aus 125 cm^3 ganz locker 27 PS und mehr herausholen! Der Satz: „Dieser Beschluß pro Tempo 80 ist nicht nur dumm, er gefährdet auch Leben" müßte heißen: „Die Forderung nach Tempo 100 für Sechzehnjährige ist dumm und gefährdet Leben!" Wir brauchen Motorradnachwuchs! Doch sollte dieser auch die Chance bekommen, die Jungphase zu überleben!

Jürgen Schmidt, Wolfsburg

Die 125-cm^3-Klasse: 80 km/h. Weiß denn einer von den Verantwortlichen, wie gefährlich das ist auf der Autobahn, mit einem Krad, den Lkw im Nacken. Die Gefahr richtet sich nicht nach der Geschwindigkeit, sondern wie man damit umgeht und sie beherrscht. Wir fordern mindestens 100 km/h.

Karlheinz Lang, Biker Union, Duisburg

Wenn Unfallforscher und Verkehrsspezialisten nicht mehr gehört und beachtet werden, dann müssen wir uns selbst Achtung verschaffen. Wie? Ganz legal bei der nächsten Wahl!

Alwin Köhler, Seligenstadt



Beiliegendes Photo zeigt, wie man in der Schweiz an die Motorradfahrer denkt. Gesehen Ende April 1995 am Rheinfall bei Schaffhausen **Harald Max Moritz, Berlin**

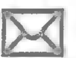


Die deutsche Seite: „Motorrad-Parkplatz" in Oestrich-Winkel, Rheingau

Harald Wolf, Rüsselsheim

Gabel-Bruch

LC 4 600-Fahrer Jochen Dörner stellte bei KTM Kulanzantrag. MOTORRAD 11/1995, Leserbriefe, Seite 167



Von wegen kulant, im Frühjahr 1994 mußte ich mit Erschrecken

feststellen, daß die rechte Gabelklemmfaust an meiner LC 4 600 Enduro (Modell 1992, bei Kilometerstand 5600) gebrochen war. Da ich meine Hard-Enduro nur äußerst selten im Gelände bewegte, legte ich das Teil einem Werkstoffspezialisten vor. Dieser erklärte, daß dieser Fehler schon des öfteren vorgekommen sei, und die Klemmfaust durch ein stärker dimensioniertes Teil ersetzt wurde. Daraufhin stellte ich bei meinem Händler einen Kulanzantrag über die Reparatur- und Teilekosten, erhielt jedoch nach einigen Wochen die Information, daß der Antrag leider abgelehnt sei. Ich habe von der Kulanz des Herrn Stöckelmeier also nichts erfahren.

Jochen Dörner, Aalen

Feste druff

MOTORRAD-Chefredakteur Friedhelm Fiedler zog vom Leder. MOTORRAD 10/1995, Zum Thema

Prima, Friedhelm Fiedler! Gut gebrüllt. Immer feste druff auf die dummen Umweltschützer und Politiker, die uns die Saison mit Fahrverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen vermiesen wollen! Da sollen wir doch tatsächlich bei Smog mit nervös zuckendem Schaltfuß in der U-Bahn sitzen, während draußen der Bauer den Lanz über die Serpentinen knüppelt und sein Rindvieh mit jedem Furz das Klima versaut. Und überhaupt sollen die Bullen lieber Verbrecher fangen, als Fahrverbote durchzusetzen!

Ja, lieber Fiedler, würdest Du im Sommer mal durch die Grünanlagen der Freien und Hansestadt Hamburg joggen, bis Dir danach der Helm nicht mehr paßt vor Smog-Kopfschmerzen, tätest Du gewiß nicht so blechern tönen von unfairer Behandlung. Oder ist es Dir so gar nicht zuzumuten, ein paar Tage im Jahr langsamer zu tun oder nicht auf dem Bock zu sitzen?

Volker Lüer, Hamburg

LESERBRIEFE

Phantom Ozon

Jeder redet über Ozon – niemand weiß Genaues.
MOTORRAD 12/1995, Seite 72

Die genauen Wirkungsmechanismen des Ozons sind noch unklar. Die Experten streiten über Meßwerte und Meßpunkte sowie Ausmaß von Beeinträchtigung beziehungsweise Gefährdung der Menschen. Der Nutzen von Fahrverbot und Tempolimit ist nach wie vor unbewiesen.

Dennoch planen Grüne, SPD und sogar die bislang vernünftige CDU/CSU, zumindest im Bundesumweltministerium, großflächige Tempolimits und Fahrverbote für Fahrzeuge ohne Kat. Hiervon sollen auch Motorräder betroffen sein. Bald muß daher die überwiegende Mehrzahl der Motorräder, weil ohne Kat und auch in der Regel nicht nachrüstbar, gerade bei schönem Wetter stehenbleiben. Die Folge hiervon, neben dem gravierenden Eingriff in Mobilität und Freizeitvergnügen, wird eine gewaltige Wertevernichtung sein. Wer will denn unter diesen Umständen noch ein Motorrad ohne Kat? Man kann sie nur noch verschenken.

Das geplante Vorgehen verstößt insbesondere in bezug auf Motorräder eindeutig gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Selbst wenn man die Befürchtungen bezüglich Ozonentstehung und Auswirkungen ungeprüft übernimmt, so steht der Anteil der Motorräder an der Gesamtabgasmenge nicht für solch einen radikalen Einschnitt. Wer lädt ein zu Sternfahrten nach Bonn, Wiesbaden, Bremen, etc.?

Martin und Birgit Hess, Bad Soden

In Hessen war Anfang Mai Ozonalarm, und es gab ja auch Bußgelder für Leute, die das nicht wußten und „erwischt" wurden. Ich habe am Sonntag morgen aber kein Radio gehört, sondern bin mit dem Motorrad früh weggefahren, um mich keineswegs mit anderen Leuten zu treffen, von denen einer etwas gehört hatte. Unterwegs gab es keinerlei Hinweise, einfach nichts. Nur auf der A5 zwischen Bad Homburger Kreuz und Frankfurter Kreuz waren (auch ohne weitere Hinweise!) Geschwindigkeitsbegrenzungen angezeigt auf 80 km/h (nicht 90!) von den automatischen Anzeigen, die dort ständig installiert sind.

Frage: Ist man denn jetzt verpflichtet, ständig Radio zu hören, und wie macht man das, wenn man die Möglichkeit dazu nicht hat? Beim Motorradfahren habe ich die nicht und im Büro habe ich auch kein Radio. Das ist doch alles realitätsfremd oder sehe ich das falsch?

Renate Mohr, Neu-Anspach

Laut Auskunft des hessischen Innenministeriums sind bislang noch keine Bußgeldbescheide verhängt worden, dies wird aber demnächst erfolgen. Im sich daran anschließenden Anhörungsverfahren will die Zentrale Bußgeldstelle zunächst einmal die Reaktionen der davon Betroffenen feststellen. Dazu gehört auch, ob die Information über eine Geschwindigkeitsbegrenzung überhaupt wahrgenommen werden konnte. Daß Motorradfahrer unterwegs in der Regel nicht Radio hören, ist übrigens auch dem hessischen Innenministerium bekannt. Die Redaktion

Wir sind wieder da

Wohlgemeinte Ratschläge von unseren Freunden und Helfern.
MOTORRAD 6/1995, Seite 190

Bezugnehmend auf Ihren gut und verständlich aufgemachten Artikel „Königlich-bayrisches Amtsgericht" zum Erlöschen der Betriebserlaubnis, möchte ich folgendes anmerken:

Die Reaktion des Kollegen (in bezug auf die Fireblade) war überzogen und zeugt nicht gerade von Ahnung (wenn ich mich nicht auskenne, muß ich mich erst mal „schlaulesen", das ist keine Schande), sondern von Übereifer.

Unser Zuständigkeitsbereich umfaßt unter anderem den Westschnellweg und die Bundesstraße 6, eine der Hauptausfallrouten von Motorradfahrern in der Saison im Ruhrgebiet. Daher kennen wir fast alle Spezies von Motorradfahrern. Da wir selber Motorrad fahren, haben wir uns mittlerweile ein, so meinen wir, ganz gutes Fachwissen in bezug auf die Betriebserlaubnis angeeignet.

Da wir schon seit längerem MOTORRAD lesen, ist uns ein Artikel aus den frühen Achtzigern in Erinnerung, in der sich ein Polizist mit einer Anzeige in der Lokalzeitung bei „seinen Mofafahrern" aus dem Urlaub zurückmeldete. Wir melden uns zwar nicht aus dem Urlaub, wohl aber zur neuen Saison zurück. In diesem Sinne:

„Denkt dran, Jungs und Mädels, auch wir möchten bald wieder an allen Tagen über den Nienstedter Paß fahren. Klar klingen ein Racingauspuff und 10 000 Touren toll – aber bitte nur da, wo es die anderen auch toll finden, zum Beispiel auf dem Ring. Für ein paar Sekunden „Spaß" zahlen wir alle mit immer neuen Sperrungen und verschärften Geräuschvorschriften. Kommt Ihr durch Stöcken, prüft vorher, ob alles erlaubt oder eingetragen ist. Wenn Ihr in dieser Beziehung nicht sicher seid – Fragen und ein Kaffee kosten (fast) nichts; ein Ticket in der Regel 130 Mark, drei Punkte, viel Ärger und Lauferei. Wir haben wie jede Saison ein (wohlmeinendes) Auge auf Euch.

Matthias Rieder,
Polizeioberkommissar, Hannover

Treueschwur

Eine Perle aus dem Vergleichstest der Straßen-Singles.
MOTORRAD 10/1995, Seite 50

Stimmt fast alles, was Ihr über die SR 500 geschrieben habt, nur eins habt Ihr vergessen: Sie hat, neben ganz wenigen anderen Motorrädern, einen ausgeprägten Charakter!

Nachdem ich meine erste SR wegen der Geburt meines ersten Sohnes im Frühjahr 1987 verkauft habe, kaufte ich meine zweite Anfang 1993 und war auch prima damit zufrieden.

Im Winter 1994/1995 war ich dann der Meinung, ich müßte mehr Leistung haben und legte mir eine XJ 600 N zu. Am Anfang war es bißchen wie fremdgehen: aufregend, alles neu und eitel Sonnenschein. Nach kurzer Zeit (800 Kilometer) kam dann die Ernüchterung (halt wie beim Fremdgehen): kein Dampf von unten, alles zu perfekt (wie oft habe ich bei halbwarmem Motor beim Treten meiner alten SR geflucht) – und wie gesagt, kein Charakter.

Nun freue ich mich auf meine neue und dritte SR (schon bestellt, und ich schwöre, die wird nie wieder verkauft). Denn eins ist klar, die SR gibt's (wenn auch wahrscheinlich nur noch gebraucht) immer noch, wenn man sich fragen wird: XYZ . . ., wann gab's die



Mit Charakter: Yamaha SR 500

denn? Denn die SR hat bisher alle überlebt (die Boxer-BMW R 100 R war der letzte Zeitgenosse, oder?).

Euch allen eine unfallfreie und sonnige Saison 1995.

Matthias „Matze“ Rieder, Langenhagen

Ehrenrettung

Eine Harley-Werkstatt, die im MOTORRAD-Werkstatt-Test vielleicht unter Wert wegkam. MOTORRAD 10/1995, Seite 78

Im April 1995 wurde mir bei der Firma Krafft Harley-Davidson an einem Samstag morgen, trotz einer brechend vollen Werkstatt, von dem im MOTORRAD-Werkstatt-Test genannten gut genährten Mechaniker das Hinterrad meiner Sportster ausgebaut, der Reifen abgezogen, die defekte Hinterradnabe ausgespeicht, eine neue Nabe eingespeicht, der Reifen wieder aufgezogen und das Hinterrad wieder eingebaut.

Für diese Arbeit benötigte er zwei Stunden. Ich konnte auf mein Motorrad warten und es am selben Morgen wieder mitnehmen. Der Arbeitslohn für die Reparatur betrug zirka 200 Mark.

Okay, weder wurden mir die letzten Staubkörnchen entfernt, noch die Wartezeit mit einem Kaffee erträglich gemacht, trotzdem, ich nenn' so etwas Service.

Michael Bingenheimer, Alsheim

Nicht nur motzen

Eine vorbildliche Tat gehört gewürdigt.

Wie jeder weiß, ist der größte Feind des Motorradfahrers der Autofahrer. Daß dies nicht immer so sein muß, erfuhr ich auf der A 31 von Oberhausen Richtung Gescher. Clever wie ich nun mal bin, befestigte ich meine Gepäckrolle so auf meinem Motorrad, daß sie runterfallen konnte. Was sie dann auch tat. Ich selber bemerkte nichts von dieser Aktion, sondern wurde erst durch einen Pkw-Fahrer darauf aufmerksam gemacht. Nachdem ich auf dem Seitenstreifen stand und überlegte, was sich alles in meiner Gepäckrolle befand (Bücher, Klamotten etc., rund 1000 Mark wert), traf mich doch der Schock, und ich stand wohl da wie ein angeschossenes Reh. Doch zum Grübeln blieb mir nicht viel Zeit, denn ein nettes Ehepaar mit einem Korea-Mercedes (Hyundai) hielt und erklärte mir, daß ein anderer Pkw-Fahrer beobachtet hatte, wie mir mein Unglück widerfuhr, flugs anhielt und die Tasche einsammelte. Kurz darauf kam dann auch schon dieser Herr angefahren, gab mir meine Tasche, stieg wieder in sein Auto und fuhr von dannen. Ich war so verdutzt, daß ich ihm gerade noch Dank sagen konnte, mehr nicht. Im nachhinein kam mir das zu wenig vor. Ich weiß nicht, ob ich je so gehandelt hätte. Einfach auf der Autobahn anhalten, die Tasche eines Wildfremden von derselbigen ziehen, bevor sie von einem 30-Tonner plattgemacht wird, hinter dem Motorradfahrer herfahren, Tasche abgeben, als wäre es die selbstverständlichste Sache der Welt.

Deswegen möchte ich mich nochmals bei diesem etwa 40 bis 50 Jahre alten Mann mit rot-schwarzem Fiat Uno aus Essen bedanken. Für mich war es ein besonderes Erlebnis in meiner siebenjährigen Motorradkarriere.

Christof Stegmann, Coesfeld-Lette

Hiermit möchte ich den Service der BMW-Niederlassung Wahl in Siegen einmal lobend erwähnen. Bei einer Tour in den Thüringer Wald platzte mir Samstag, 29. April 1995, bei Siegen der Ölkühler meiner BMW R 100 GS. Die Mitarbeiter von Wahl halfen mir sehr unbürokratisch, in dem sie mir den nicht im Lager vorrätigen Ölkühler von einem Neu-Motorrad abbauten und mir überdies ihre Werkstatt anboten, um das defekte Teil selbst auszutauschen, da gerade Personalmangel herrschte.

Holger Schumacher, Remscheid

3 × Lob zu 3 × M

Geben wir gern weiter. MOTORRAD 4/1995

Kritik muß sein, Lob ebenfalls. Mit diesem Schreiben möchte ich mich bei „3 M's“ für kundenfreundlichen Service bedanken:

1. Bei MOTORRAD für die wiederholte Bekanntgabe der neuesten Versicherungstarife. Diese regelmäßig im Frühjahr abgedruckten Informationen zu den Versicherungstarifen helfen mir sowie meinen „Mitbikern“, sich im Dschungel der Tarife zurechtzufinden.
2. Bei der Firma Melchinger (Haveba) für den Umtausch von 1,5 Jahre alten „Brenner“-Handschuhen, die Nahtausbrüche sowie Undichtigkeiten hatten. Ebenso bedanke ich mich für die Freundlichkeit von Herrn Melchinger auf der IFMA 1994 und dem Versprechen, daß die Mängel meiner alten Handschuhe bei den Neuen nicht mehr auftreten.
3. Bei der Firma Metzeler für die prompte, kostenlose Zusendung des lehrreichen Handbuchs für Motorradreifen namens „Genau“.

Dieses Lob und Dankeschön mußte ich unbedingt loswerden.

Steffen Knappe, Deizisau

Beispielhaft

Die Reutlinger Detlev Louis-Filiale wickelte einen Garantiefall unbürokratisch ab.

Ein beispielhafter Akt von Kundenfreundlichkeit wurde mir in der in Reutlingen ansässigen Filiale von Detlev Louis geboten: Im Oktober 1994 hatte ich dort einen Tankrucksack gekauft und ließ ihn während der Winterpause zunächst einmal im Schrank. Bei der ersten Benutzung Ende Februar 1995 versagte ein Reißverschluß. Am 3. März wurde mir – ohne den für den fälligen Umtausch notwendigen Kassenbeleg – nach kurzer Schadensbegutachtung ohne lange Diskussionen und lange Gesichter ein neuer Tankrucksack ausgehändigt, verbunden mit einer sehr freundlichen Einladung zur bevorstehenden Saisoneröffnungsparty. Ich betrachte diese Art des Umgangs mit Garantiefällen als ebenso unüblich wie erwähnenswert und danke dem Reutlinger Louis-Team hiermit für die unbürokratische Handhabung der Angelegenheit.

Oliver Faust, 72513 Inneringen

MOTORRAD Leser-Service

Änderung der Abo-Adresse
Abonnenten-Service, 20080 Hamburg
Telefon: 0 40/37 03-40 41

Fragen an die Redaktion
Leser-Service, 70162 Stuttgart
Evelyn Kimmel, Stephanie Stark
Telefon: 07 11/182-12 25
Telefax: 07 11/182-11 65

ACTION TEAM
70162 Stuttgart
Karin Buhl, Monika Eberle
Telefon: 07 11/182-19 77
Telefax: 07 11/182-20 17

Nachbestellung von Einzelheften
Telefon: 07 11/182-12 29,
Telefax: 07 11/182-17 56

Bitte Bankverbindung angeben


HELMTEST '95
350
300
3 Schlag

Großes Gemützel

Es ist wieder soweit: MOTORRAD hat keine Kosten und Mühen gescheut und präsentiert den Helmtest 1995. 15 Helme der oberen Preisklasse im Vergleich.

Von Michael Allner; Fotos: fact, Jahn, Loßkarn, Allner, Rupp





„Die Preisspanne der getesteten Helme reicht von 419 bis 979 Mark"

Rund vier Jahre liegt er nun zurück, der letzte Helmtest. Grund genug für MOTORRAD, sich auf dem Markt der bunten Mützen wieder einmal gründlich umzuschauen. Da mittlerweile neue, leichte Materialien wie Karbon und Kevlar zumindest in die teuren Helme Einzug gehalten haben, bot es sich förmlich an, nun einmal die Topklasse der Helme unter die Lupe zu nehmen – außerdem war die Mittelklasse schon 1991 dran.

Vorzugsweise neu, aber schon lieferbar natürlich sollten die Helme sein, attraktiv für die Kunden, nach der aktuellen Helmnorm ECE 22/03 geprüft und, wegen der Topklasse eben, nicht unter 420 Mark (in der Basisversion, also nicht als Designvariante) kosten – das waren die Auswahlkriterien für die Testkandidaten, die sich MOTORRAD setzte. So kristallisierten sich 15 Helmmodelle heraus, und die Preisspanne reicht nun von 419 bis 979 Mark.

Zur Beschaffung der Testexemplare: Voraussetzung war, daß die Hersteller beziehungsweise Importeure von dem zu testenden Helmtyp mindestens 150 Stück am Lager hatten. MOTORRAD überzeugte sich vor Ort davon und nahm bei dieser Gelegenheit gleich die jeweils benötigten zwölf Helme mit – wahllos aus den 150 Exemplaren gezogen. Die Helme wurden von den Herstellern beziehungsweise Importeuren für diesen Test zur Verfügung gestellt, an dieser Stelle dafür herzlichen Dank. Zusätzlich kaufte MOTORRAD im Handel noch jeweils ein Exemplar und schlug so gleich zwei Fliegen mit einer Klappe: Die Verfügbarkeit in den Geschäften war bestätigt, und die Übereinstimmung mit den Serienhelmen konnte überprüft werden.

DIE KANDIDATEN

Modell	Verkaufspreis[1] (DM)	Material der Außenschale	Gewicht[2] (Gramm)	Lieferbare Farben	Lieferbare Größen	Serienmäßiges Visier[3]	Bezugsnachweis
agv Quasar	529[4]	Kevlar/ Karbonfiber	1500 (1570)	Weiß, Schwarz[5]	XXS, XS, S, M, L, XL, XXL	K/A plus K als Reserve	agv Deutschland, 73642 Welzheim
Arai FV	569	GFK	1500 (1520)	Schwarz, Weiß, Rot[5]	XXS, XS, S, M, L, XL, XXL[6]	K	Paul A. Boy, 40007 Düsseldorf
Bayard VS 316 Prisma	419	Fiberglas/ Karbon/Kevlar	Keine Angabe (1500)	Schwarz/Orange/Silber, Schwarz/Blau/Silber	53/54, 55/56, 57/58, 59/60, 61/62	K/A	Difi, 26316 Varel
BMW Systemhelm 3 Evolution	598	GFK, Kinnteil Polykarbonat	Keine Angabe (1600)	Gelb[5]	50/51, 52/53, 54/55, 56/57, 58/59, 60/61, 62/63, 64/65	K/A	BMW, 80993 München
FM Force Ten	669	Dyneema/ Karbon/Kevlar	1330 (1370)	Schwarz[5]	XS, S, M, L, XL, XXL[7]	K/A	Krawehl, 20539 Hamburg
Marushin Dragon	459[8]	Dyneema/Fiberglas/Karbon/ Kevlar	Keine Angabe (1350)	Schwarz[5]	XS, S, M, L, XL	K	JF Motorsport, 61239 Ober-Mörlen
Nava Stardust	499	Fiberglas/ Karbon/Kevlar	1450 (1430)	Schwarz, Rot, Gelb	XS, S, M, L, XL	K	Schuh, 66606 St. Wendel
Nolan N 90 X-Lite	479	GFK	1470 (1480)	Schwarz[5]	XS, S, M, L, XL, XXL	K	Bühler, 71272 Renningen
Premier Superbike Professional	549[9]	Dyneema/ Karbon/Kevlar	1250 (1410)	Schwarz[5]	XS, S, M, L, XL, XXL	K/A	Total Deutschland, 40217 Düsseldorf
Römer R 701	429	GFK/Karbon/ Kevlar	1200 (1300)	Schwarz, Weiß, Rot[5]	53/54, 55/56, 57/58, 59/60, 61/62	K/A	Römer Helme, 89231 Neu-Ulm
Schuberth Saphir	469	GFK/Kevlar	1425 (1430)	Metallic-Grün, -Blau, -Rot, -Graphit	48/49, 50/51, 52/53, 54/55, 56/57, 58/59, 60/61, 62/63	K/A	Schuberth Helme, 38106 Braunschweig
Shark XRC Carbon	979	Dyneema/Karbon	1190 (1250)	Gelb, Rot[5]	XS, S, M, L, XL	K	R.S. Rallye Sport, 82467 Garmisch-Partenkirchen
Shoei X8 Space	769	Fiberglas/ Dyneema	1310 (1290)	Schwarz, Weiß, Burgund, Blau-Metallic	XXS, XS, S, M, L, XL, XXL	K	Schuh, 66606 St. Wendel
Uvex SR 300-2 Pro Edition	649	GFK/Karbon/ Kevlar	1280 (1370)	Weiß/Rot/Viola/Gelb, Schwarz/Purple/Viola/ Gelb, Schwarz/Petrol/ Viola/Grün	XS, S, M, L, XL, XXL	K/A	Uvex Winter Optik, 90763 Fürth
Yes Carbon	790	Fiberglas/Karbon	1100 (1410)	Karbon-Look	53/54, 55/56, 57/58, 59/60, 61/62	K/A	Roleff Motorrad-Mode, 58809 Neuenrade

[1] Unverbindliche Preisempfehlung; [2] Laut Helmaufkleber an Größe M, Zahl in Klammer gemessenes Gewicht; [3] Angaben der Hersteller bzw. Importeure: K/A = Kratzfest/Antibeschlag-beschichtet, K = Kratzfest; [4] Abgebildete Replica-Version 599 DM; [5] Mehrfarbige oder Metallic-Lackierung oder Sonderdekor gegen Aufpreis; [6] Mit Dekor von XS bis XL; [7] In Schwarz/Violett/Gelb/Orange auch XXS; [8] Abgebildete Multicolor-Version 499 DM; [9] Mit aufblasbarem Kopfpolster



agv Quasar


Arai FV


Bayard VS 316 Prisma


BMW System 3 Evolution



FM Force Ten


Marushin Dragon


Nava Stardust



Nolan N 90 X-Lite



Premier Superbike Profess.



Römer R 701


Schuberth Saphir


Shark XRC Carbon



Shoei X8 Space


Uvex SR 300-2 Pro Edition


Yes Carbon

Nach dem schon in den vorangegangenen Helmtests bewährten Konzept wurden auch diesmal weit über die zur Zeit gültige Prüfnorm hinausgehende Prüfungen in den Test aufgenommen. So zerstörte der TÜV Rheinland in Köln in fast 500 Schlagtests 120 Helme, um im Auftrag von MOTORRAD herauszufinden, wie sich die Helme neben der nach ECE 22/03 vorgeschriebenen Aufprallgeschwindigkeit denn bei niedriger und höherer Geschwindigkeit verhalten. Die Physikalisch Technische Bundesanstalt (PTB) in Braunschweig zerschnitt 45 Visiere in Stücke und nahm daran Tests der optischen und mechanischen Eigenschaften sowie der Beschlagneigung vor. Zwei Ausbilder des Deutschen Roten Kreuzes in Stuttgart suchten den Konferenzraum der Redaktion heim, um dort an zwei mehr oder minder freiwilligen Testpersonen den Ernstfall, die Helmabnahme am Unfallort, zu simulieren. All diese Prüfungen zum Thema „Sicherheit" bilden den ersten Teil des Tests.

Im zweiten Teil wird das „Trageverhalten" beurteilt. Hierzu wurden die Helme in einem großen Testprogramm in Frankreich (in Deutschland war's zu naß) sehr gründlich auf die Punkte geprüft, die im Alltag mächtig Ärger bereiten können. Pfeift der Helm, wie hoch sind die Nackenkräfte, zieht's bei geschlossenem Visier, wie gut funktioniert die Zusatzbelüftung, wie sieht's mit dem Visierwechsel aus? Diese und viele weitere Fragen wurden im Praxistest beantwortet. Zusätzlich wurden die subjektiven Eindrücke der aufzubringenden Nackenkräfte durch Messungen im hauseigenen Windkanal der Firma Schuberth ergänzt.

Bei der abschließenden Bewertung der Ergebnisse erhielten die MOTORRAD-Redakteure fachkundige Unterstützung durch zwei Kapazitäten der Unfallforschung: Florian Schüler, Projektleiter an der Universität Heidelberg, und Dietmar Otte, Projektleiter an der Medizinischen Hochschule Hannover, wirkten hier kräftig mit. □



Fall-Studien

In zahlreichen Labortests mußten die Helme zeigen, wie es um ihre Sicherheit bestellt ist.

Peng. Das Geräusch geht einem wirklich durch Mark und Bein, wenn die Helme auf dem Prüfstand des TÜV Rheinland in Köln getestet werden. Mit sieben Metern pro Sekunde, das sind zirka 25 km/h, muß der Helm auf einen flachen Amboß aufschlagen, so schreibt es die Prüfnorm ECE 22/03 vor. Und zwar sowohl auf den Scheitelpunkt, wie im Bild links gezeigt, als auch seitlich auf die Ohr- und frontal auf die Stirngegend. Hierbei dürfen 300 g, also das Dreihundertfache der Erdbeschleunigung (9,81 m/s^2), nicht überschritten werden – ein Meßaufnehmer in dem je nach Größe zwischen 4,1 und 5,6 Kilogramm schweren Prüfkopf übermittelt den Verlauf der Verzögerung an einen Computer, der diese dann in einem übersichtlichen Diagramm ausgibt (siehe Beispiel Seite 169).

Entscheidend ist aber nicht nur der Spitzenwert der Verzögerung, sondern auch die Einwirkzeit, also wie lange welche Verzögerung auf den Kopf wirkt. Die besagten 300 g kann der menschliche Kopf nur für einen sehr kurzen Zeitraum verkraften, und so schreibt die ECE 22/03 zusätzlich vor, daß der Wert von 150 g höchstens fünf Millisekunden lang überschritten werden darf. Aber selbst dieser Wert ist immer noch sehr hoch, denn im Autobereich zum Beispiel geht man davon aus, daß man, wenn 80 g drei Millisekunden lang ein-

STOSSDÄMPFUNG IM ÜBERBLICK

Grenzwert nach ECE 22/03

Größe 54 | Größe 60

Scheitelschlag | Ohrschlag | Stirnschlag

300 | 280 | 260 | 240 | 220 | 200 | 180 | 160 | 140 | 120

agv Quasar | Arai FV | Bayard VS 316 Prisma | BMW System 3 Evolution | FM Force 10 | Marushin Dragon | Nava Stardust | Nolan N 90 X-Lite | Premier Superbike Professional | Römer R 701 | Schuberth Sophia | Shark XRC Carbon | Shoei X8 Space | Uvex SR 300-2 Pro Edition | Yes Carbon

Stoßdämpfungstest (flacher Schlag) mit sieben m/s (25 km/h) nach ECE 22/03

Der Shark XRC Carbon erzielt mit Abstand die besten Werte. Alle Helme unterschreiten die Grenzwerte nach ECE 22/03, der Römer R 701 allerdings nur knapp

wirken, gerade noch halbwegs glimpflich mit einer Gehirnerschütterung davonkommt – sind die Köpfe von Motorradfahrern also widerstandsfähiger als die von Autofahrern?

Die Auswertung dieser Disziplin zeigt den teuersten Helm, den Shark XRC Carbon, als absoluten Spitzenreiter, das Schlußlicht bilden Arai und Yes.

Zusätzlich zu den vorgeschriebenen sieben Metern pro Sekunde prüfte der TÜV das Dämpfungsverhalten der Helme bei niedrigerer und höherer Geschwindigkeit. Wohlgemerkt, diese Geschwindigkeiten entsprechen nicht der jeweiligen Fahrgeschwindigkeit – keiner, der mit 80 km/h ausrutscht, schlägt mit dem Kopf mit 80 km/h auf die Straße auf.



Helmtest im TV: Bernd Schüttler vom TÜV Rheinland zeigt's Thomas Junker vom Mitteldeutschen Rundfunk (MDR). Zu sehen in „Biker – das Fernseh Motorradmagazin" am 16. August um 20.15 Uhr

Die häufigste Anprallgeschwindigkeit bewegt sich im Bereich zwischen 25 und 50 km/h, wobei nach den Untersuchungen von Otte bei Anprallgeschwindigkeiten bis 40 km/h leichte bis mittlere Kopfverletzungen auftreten und erst oberhalb 40 km/h der Kopf meist sehr schwer verletzt wird.

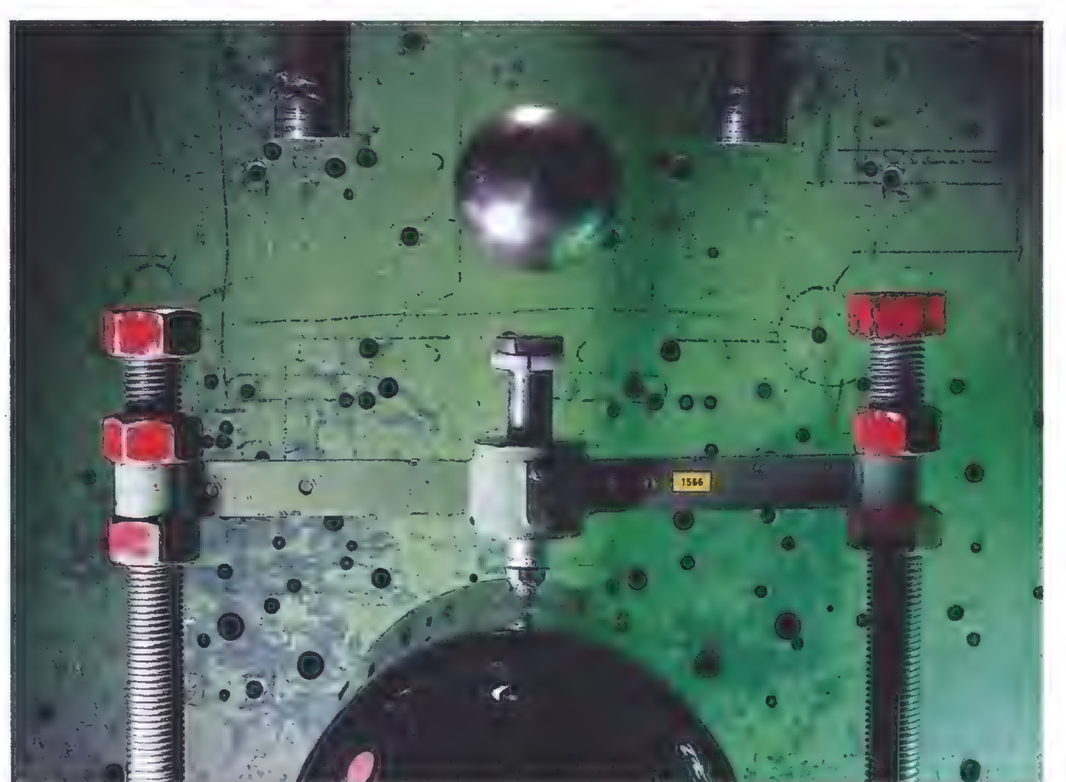
Zurück zur Auswertung: Bei der niedrigen Geschwindigkeit von rund 14 km/h brachten agv, Nolan, Premier und Shark gute Werte, die wenigsten Punkte erzielten hier Arai und Römer. Bei der höheren Geschwindigkeit von rund 31 km/h – der

STOSSDÄMPFUNG HELMSCHALE

	Flacher Schlag mit 7 m/s (25 km/h)										Flacher Schlag mit 4 m/s (14 km/h)				Flacher Schlag mit 8,5 m/s (31 km/h)				Kantenschlag mit 7,5 m/s (27 km/h)				
	Mittl. Verzögerung[1] (g), Größe 54	Max. Verzögerung[2] (g), Größe 54	Bewertung	Mittl. Verzögerung[1] (g), Größe 60	Max. Verzögerung[2] (g), Größe 60	Bewertung	Einwirkzeit 150 g[1] (ms), Größe 54	Bewertung	Einwirkzeit 150 g[1] (ms), Größe 60	Bewertung	Max. Verzögerung[2] (g), Größe 54	Bewertung	Max. Verzögerung[2] (g), Größe 60	Bewertung	Max. Verzögerung[2] (g), Größe 54	Bewertung	Max. Verzögerung[2] (g), Größe 60	Bewertung	Max. Verzögerung[3] (g), Größe 54	Bewertung	Max. Verzögerung[3] (g), Größe 60	Bewertung	Summe
Maximale Punktzahl			8			8		8		8		4		4		8		8		8		8	72
agv Quasar	196	208	6	202	225	5	3,2	4	2,9	5	112	3	109	3	308	5	279	6	181	5	343	0	42
Arai FV	225	252	4	214	248	5	3,3	4	3,4	4	162	1	154	1	306	5	275	6	223	3	178	6	39
Bayard VS 316 Prisma	209	264	4	223	256	4	2,9	5	3,0	5	140	2	137	2	329	4	340	3	179	6	343	0	35
BMW Systemhelm 3 Evolution	217	235	5	203	220	5	3,2	4	2,9	5	137	2	141	2	291	5	275	6	170	6	174	6	46
FM Force Ten	199	237	5	182	217	6	3,0	5	2,8	5	144	2	122	3	275	6	297	5	186	5	137	8	50
Marushin Dragon	199	225	5	196	231	5	2,9	5	2,2	7	139	2	126	2	300	5	275	6	195	5	403	0	42
Nava Stardust	207	251	5	193	231	6	2,7	6	2,9	5	183	0	94	4	311	5	293	5	203	4	154	7	47
Nolan N 90 X-Lite	179	213	6	207	230	5	2,6	6	2,9	5	117	3	123	3	263	7	243	8	252	2	141	7	52
Premier Superbike Professional	200	222	6	188	267	5	3,1	5	2,0	7	119	3	120	3	298	5	355	3	209	4	238	2	43
Römer R 701	209	291	4	187	231	6	2,7	6	2,4	6	166	1	156	1	311	5	404	0	195	5	407	0	34
Schuberth Saphir	228	254	4	213	249	5	3,3	4	2,7	6	144	2	129	2	294	5	322	4	230	3	262	1	36
Shark XRC Carbon	163	183	8	166	199	7	1,9	8	2,1	7	117	3	106	3	244	8	265	7	142	7	165	6	64
Shoei X8 Space	183	228	6	193	232	6	2,2	7	2,9	5	114	3	133	2	270	6	303	5	162	6	186	5	51
Uvex SR 300-2 Pro Edition	199	250	5	186	222	6	3,0	5	2,6	6	148	2	143	2	287	6	278	6	156	7	227	3	48
Yes Carbon	251	287	3	213	262	4	3,4	4	2,5	6	135	2	161	1	302	5	306	5	211	4	186	5	39

[1] Gemittelt aus den Aufschlagpunkten Ohr, Stirn und Scheitel; [2] Maximalwert der Aufschlagpunkte Ohr, Stirn und Scheitel; [3] Maximalwert der Aufschlagpunkte Ohr und Hinterkopf

Bei den Prüfungen nach ECE 22/03 gab es keine besonderen Vorkommnisse – bei den Zusatzprüfungen, besonders beim Kantenschlag, aber einige Ausreißer



Visierdurchdringung? Eine drei Kilogramm schwere Kugel fällt aus einem Meter Höhe

Helm fällt hier auf dem Prüfstand aus vier Metern Höhe – haben Nolan und Shark die höchsten Sicherheitsreserven, der Römer-Helm sieht dagegen nicht gut aus.

Unfallforscher Florian Schüler pflegt den Spruch: „Sagen Sie mir, was für einen Unfall Sie planen, und ich sage Ihnen, was für einen Helm Sie brauchen" – und er hat offensichtlich nicht unrecht damit. Der einzige Helm, der sich wirklich bei allen Geschwindigkeiten wacker schlägt, ist eindeutig der teure Shark.

Bereits seit März dieses Jahres ist die neue Prüfnorm ECE 22/04 in Kraft, MOTORRAD berichtete darüber. Kurz zur Erinnerung: Die Hersteller

TESTS BEIM TÜV RHEINLAND

Stolze 120 Helme benötigte der TÜV Rheinland in Köln, um die insgesamt rund 500 Schlagdämpfungstests im Auftrag von MOTORRAD vorzunehmen. Den Kern der Tests bildete die ECE 22/03-konforme Prüfung, bei der die Helme auf einen flachen Amboß mit einer Geschwindigkeit von 7 m/s, also rund 25 km/h aufschlagen. Hierbei wurden an drei verschiedenen Aufschlagpunkten, nämlich Ohr, Stirn und Scheitel, die auftretenden Verzögerungen gemessen – maximal zulässig sind 300 g. Ergänzt wurde dieser Test durch Messungen bei einer niedrigeren und einer höheren Geschwindigkeit, nämlich 4 und 8,5 m/s. Außerdem interessierte MOTORRAD, wie sich die Helme bei dem ab der ECE 22/04 vorgeschriebenen Kantenschlag verhalten. Hier schlägt der Helm mit 7,5 m/s auf eine abgerundete Kante, und zwar einmal mit dem Ohrbereich und einmal mit dem Hinterkopf. Maximal zulässig sind dabei Verzögerungen von 275 g.

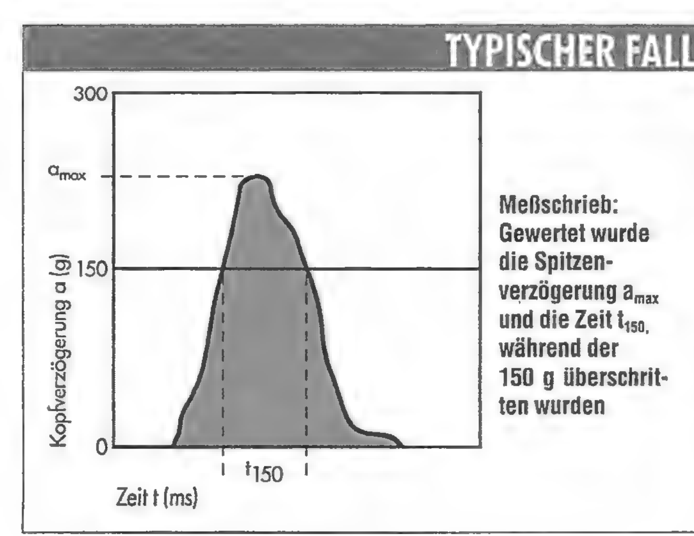
Fast schon traditionsgemäß ließ MOTORRAD wieder die Stoßdämpfung des Kinnteils prüfen, die nicht Bestandteil der ECE-Vorschriften ist. Dagegen stammt der Abstreiftest aus der ECE 22/03, bei dem ein Gewicht von zehn Kilogramm nach einem Sturz aus 50 Zentimetern Höhe versucht, den Helm über ein an der hinteren Helmunterseite eingehaktes Seil auf dem Prüfkopf ruckartig nach vorn zu drehen – hier sind maximal 30 Grad Verdrehwinkel erlaubt.

Schließlich kamen auch die Visiere nicht unbehelligt davon: Ein Versuch, bei dem eine drei Kilogramm schwere Kugel aus einem Meter Höhe auf einen auf dem Visier angesetzten Kegel prallte, klärte die Frage der mechanischen Festigkeit der Visiere. Und ein Dauertest, bei dem eine Mechanik die Visiere 5000mal betätigte, zeigte die Haltbarkeit der Rastungen.

können zwar schon nach dieser Norm geprüfte Helme in den Handel bringen, dürfen aber noch wahlweise bis zum September 1996 nach ECE 22/03 prüfen lassen und diese Helme bis März 1998 verkaufen – und die Tragepflicht für ECE-geprüfte Helme ist tatsächlich immer noch ausgesetzt.

Mit der ECE 22/04 haben sich die Prüfbedingungen verschärft. Die Helme dürfen bei einer erhöhten Fallgeschwindigkeit von 7,5 Metern pro Sekunde den verringerten Grenz-

TYPISCHER FALL



Meßschrieb: Gewertet wurde die Spitzenverzögerung a_{max} und die Zeit t_{150}, während der 150 g überschritten wurden

HELMTEST '95

WEITERER UNFALLSCHUTZ

	Stoßdämpfung Kinnteil 4,2 m/s (15 km/h)						Abstreiftest				Sonstiges				
	Kinnkraft (N)	Bewertung	Kinnriemenkraft (N)	Bewertung	Kopfverzögerung (g)	Bewertung	Verdrehwinkel (Grad), Größe 54	Bewertung	Verdrehwinkel (Grad), Größe 60	Bewertung	Durchdringungsfestigkeit Visier	Helmabnahme bei Unfall	Helmgewicht[3] (Gramm)	Bewertung	Summe
Maximale Punktzahl		8		4		4		4		4	8	8		8	48
agv Quasar	2500	3	210	1	133	1	23[1]	3	16[1]	3	8	5	1570	0	24
Arai FV	1650	8	140	2	113	2	23[1]	3	12[1]	3	8	4	1520	1	31
Bayard VS 316 Prisma	1750	7	184	2	121	2	35[1,2]	0	15[1]	3	8	5	1500	1	28
BMW Systemhelm 3 Evolution	2000	6	24	4	110	2	23	4	15[1]	3	8	2	1600	0	29
FM Force Ten	2700	1	24	4	137	0	24	4	22[1]	3	8	2	1370	3	25
Marushin Dragon	2850	0	48	3	120	2	31[1,2]	0	22[1]	3	8	8	1350	4	28
Nava Stardust	1800	7	185	2	100	3	36[1,2]	0	16[1]	3	8	8	1430	2	33
Nolan N 90 X-Lite	1750	7	60	3	107	2	21[1]	3	16[1]	3	8	3	1480	2	31
Premier Superbike Professional	1600	8	240	1	93	3	25[1]	3	15[1]	3	8	1	1410	3	30
Römer R 701	2750	1	260	1	119	2	26[1]	3	21[1]	3	8	5	1300	4	27
Schuberth Saphir	1850	7	160	2	90	4	30[1]	3	25[1]	3	8	5	1430	2	34
Shark XRC Carbon	2350	4	300	0	100	3	23[1]	3	18[1]	3	8	7	1250	5	33
Shoei X8 Space	1850	7	75	3	119	2	27[1]	3	13[1]	3	8	7	1290	5	38
Uvex SR 300-2 Pro Edition	1550	8	200	2	110	2	33[1,2]	0	19[1]	3	8	4	1370	3	30
Yes Carbon	2300	4	140	2	103	3	25[1]	3	20[1]	3	8	5	1410	3	31

[1] Kinnteil schlägt an Hals an; [2] Grenzwert nach ECE 22/03 nicht eingehalten (30 Grad maximal zulässig); [3] Größe M

wert von 275 g nicht mehr überschreiten. Der bei Experten so umstrittene Zweitschlag entfiel. Dafür wurde der Kantenschlag (Kerbstone) neu ins Prüfprogramm aufgenommen, bei dem die Helme mit dem Ohr- und Hinterkopfbereich auf eine abgerundete Kante prallen und dabei die neuen Grenzwerte einhalten müssen. Hier soll vor allem der Anprall gegen eine Autodach- oder Bordsteinkante simuliert werden. Auch in dieser Disziplin liegt der Shark wieder vorn, punktgleich mit dem FM, Schlußlicht ist hier Schuberth.

Laut des Berichts der Bundesanstalt für Straßenwesen „Anforderungen an den Kinnschutz von Integralhelmen", der unter der Federführung des Unfallforschers Dietmar Otte entstand, ist der Kinnbereich eine häufige Anprallstelle bei Unfällen. Obwohl immer noch kein Bestandteil der ECE-Prüf-

Der Abstreiftest und die Durchdringungsfestigkeit kommen aus der ECE-Prüfnorm, die restlichen Kriterien wurden von MOTORRAD zusätzlich verordnet

IM FALLE EINES FALLES



So geht's: Die Herren vom Roten Kreuz bei der Abnahme . . .



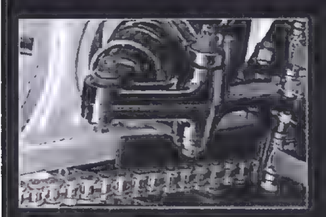
. . . die für die Testpersonen nicht immer angenehm war

Bei Unfall Helm bitte nicht abnehmen" – viele Leser werden sich noch an diese Helmaufkleber erinnern, die man vor rund zehn Jahren kaufen konnte. Es grassierte die Angst, daß durch eine unsachgemäße Helmabnahme eventuelle Verletzungen der Halswirbelsäule drastisch verschlimmert werden könnten. Heute dagegen sind sich Unfallforscher und Rettungs-Sanitäter einig: Verletzungen, bei denen das Helmabnehmen zu Schlimmerem führt, sind extrem selten – die Gefahr, daß der bewußtlose Verletzte an seinem Erbrochenen erstickt, ist wesentlich höher. Nach einem Unfall muß der Helm eines Bewußtlosen also runter. Klaus Frank und Klaus Schumacher, Ausbilder beim Deutschen Roten Kreuz in Stuttgart, versuchten sich daher für das Testkriterium „Helmabnahme bei Unfall" im behutsamen Abnehmen der Helme auf Zeit. Übrigens: Wer das ordnungsgemäße Helmabnehmen für den Fall der Fälle lernen möchte, muß einen 16stündigen Erste-Hilfe-Kursus belegen. In dem Kurs „Sofortmaßnahmen am Unfallort", der für alle Führerscheinaspiranten vorgeschrieben ist, ist dies leider kein Thema.

Durch und durch ein Supersportler. SUZUKI GSX-R 750 W.

2 JAHRE GARANTIE

Für jedes ab dem 01.01.1995 neu zugelassene SUZUKI-Motorrad ab 250 ccm gewähren wir 2 Jahre Garantie ohne Kilometer-Begrenzung.



Was diesem kompakten Kraftpacket noch fehlt? Der richtige Fahrer. Und die richtige Strecke. Denn ihre kompromißlose Renntechnik macht die SUZUKI GSX-R 750 W zur Super-Straßenmaschine. Für alle, bei denen Leistung und Sicherheit zählen. Wer ihr die Freiheit gibt, die sie braucht, erlebt sportliches Fahren packend und hautnah. Kurve um Kurve. Sprint für Sprint. Mit einer Maschine, die ihre satte Power exakt kontrollierbar und sicher auf den Asphalt bringt. Optimales Handling und extreme Wendigkeit faszinieren in jeder Situation. Wer diese Maschine fährt, wird eins mit ihr. Schließlich ist sie das richtige Sportgerät für Könner, die den ultimativen Fahrspaß wollen. Die besondere Maschine für individuelle Fahrer. Renntechnik zum Anfassen, Draufsetzen, Abfahren. Der Nachteil: Lange Strecken machen mit der SUZUKI GSX-R 750 W so viel Spaß, daß man immer viel zu schnell ankommt.









Dampfbad: Bei der PTB wurden Visierproben auf ihr Antibeschlag-Verhalten geprüft



Noch mal PTB: Auf dieser Prüfstraße wurden die optischen Eigenschaften ermittelt

norm, nahm MOTORRAD diesen Bereich auch diesmal wieder ins Testprogramm auf: Der beste Helm ist hier der Schuberth, am schlechtesten schnitt Römer ab.

Der Abstreiftest soll klären, ob sich der Helm im Fall eines Unfalls vom Kopf lösen kann. Obwohl alle Testhelme nach ECE 22/03 geprüft waren, überschritten die Helme der Größe 54 von Bayard, Marushin, Nava und Uvex den vorgeschriebenen Verdrehwinkel von 30 Grad. Die anderen Helme sind anscheinend so konstruiert, daß sie einfach den unteren Halsteil des Alu-Prüfkopfes als Anschlag benutzen, so können sie sich bei dieser Prüfung nicht weiter verdrehen und halten den Grenzwert ein. Bei einem realen Unfall aber kann diese Konstruktion ein zumindest geprelltes oder gar gebrochenes Brustbein bedeuten. Bestnoten konnten in dieser Disziplin nur die Helme von BMW und FM erreichen – wenigstens in Größe 54 zeigten diese beiden, daß es auch ohne Halsanschlag geht.



Ordnung ist das halbe Leben: 120 Helme warteten beim TÜV Rheinland auf ihren Einsatz – und jetzt sind sie alle hin

Ein großer Fortschritt gegenüber früheren MOTORRAD-Helmtests war in puncto „Durchdringungsfestigkeit des Visiers" zu verzeichnen. Obwohl die Testbedingungen nicht gerade lasch sind – eine drei Kilogramm schwere Kugel fällt aus einem Meter Höhe auf einen Kegel, der auf das auf minus 20 Grad abgekühlte Visier aufgesetzt ist –, durchdrang der Kegel in keinem Fall das Visier, auch Splitterungen blieben aus: volle Punktzahl für alle.

Bei der Helmabnahme an einem bewußtlosen Motorradfahrer durch einen Helfer ist es zum einen wichtig, daß das Verschlußsystem möglichst leicht zu durchschauen ist, und zum anderen, daß sich der Helm möglichst leicht vom Kopf nehmen läßt.

Zur Sicherheit gehört nicht nur, daß der Helm im Falle eines Falles, beim Sturz nämlich, schützt. Sehen und gesehen werden ist zur Vermeidung von Unfällen immens wichtig. Gesehen werden: Reflektierende Flächen an der Helmaußenschale sind ein Sicherheitsplus, aber nur die Helme von agv, Nava und Shark konnten damit dienen.

Sehen: Die Physikalisch Technische Bundesanstalt in Braunschweig erhielt von MOTORRAD den Auftrag, die Visiere der Testprobanden auf mögliche optische Verzerrungen, die Kratzfestigkeit, die Beschlagneigung und auf die Durchsichtigkeit zu prüfen.

Die stärksten Verzerrungen wies im Labor das Visier des Premier-Helms auf, allerdings sind diese immer noch so gering, daß sie im Praxistest gar nicht zu bemerken waren.

Im Neuzustand entwickelte das Römer-Visier das wenig-

SICHT/ERKENNBARKEIT

	Sicht									Erkennbarkeit	
	Brechwerte astigmatisch (dpt)	Brechwerte sphärisch (dpt)	Bewertung	Streulicht im Neuzustand $\left(\frac{cd/m^2}{lx}\right)$	Bewertung	Streulicht außen nach Kratztest $\left(\frac{cd/m^2}{lx}\right)$	Bewertung	Transmissionsgrad (%)	Bewertung	Reflexion	Summe
Maximale Punktzahl			4		4		4		4	4	20
agv Quasar	0,06	–0,05	4	0,50	2	12,7	0	91	4	4	14
Arai FV	0,04	–0,05	4	0,08	4	2,75	3	90	4	0	15
Bayard VS 316 Prisma	0,08	–0,06	3	0,08	4	6,95	0	89	3	0	10
BMW Systemhelm 3 Evolution	0,04	–0,03	4	0,15	3	1,63	3	91	4	0	14
FM Force Ten	0,07	–0,05	3	0,09	4	1,70	3	88	3	0	13
Marushin Dragon	0,04	–0,07	4	0,67	1	15,1	0	90	4	0	9
Nava Stardust	0,04	–0,04	4	0,11	3	4,43	2	67	2	3	14
Nolan N 90 X-Lite	0,06	–0,04	4	0,13	3	25,8	0	79	2	0	9
Premier Superbike Professional	0,10	–0,08	2	0,06	4	1,85	3	87	3	0	12
Römer R 701	0,05	–0,06	4	0,05	4	1,98	3	88	3	0	14
Schuberth Saphir	0,05	–0,03	4	0,09	4	1,40	4	92	4	0	16
Shark XRC Carbon	0,02	–0,03	4	0,08	4	25,2	0	67	2	3	13
Shoei X8 Space	0,10	–0,05	3	0,12	3	15,8	0	91	4	0	10
Uvex SR 300-2 Pro Edition	0,04	–0,02	4	0,06	4	1,43	4	91	4	0	16
Yes Carbon	0,06	–0,07	3	0,88	0	10,9	0	86	3	0	6

Schuberth und Uvex haben die besten Visiere. Dafür, daß alle Visiere angeblich kratzfest sein sollen, sind manche ganz schön empfindlich

ste, das des Yes-Helms das meiste Streulicht. Den Effekt kennt wohl jeder: Nachts werden die Scheinwerfer eines entgegenkommenden Autos nicht mehr punktförmig wahrgenommen, sondern wirken verschwommen und bilden Lichtkränze.

Viel größer wurden die Unterschiede nach dem sogenannten Sandrieseltest, der das tägliche Verkratzen des Visiers simuliert. Die ärgsten Ausreißer lieferten hier die Visiere von Nolan und Shark, als absolut kratzfest und damit sehr langlebig dürfen die Visiere von Schuberth und Uvex bezeichnet werden.

Getönte Visiere sind zwar immer noch in Mode, doch MOTORRAD empfiehlt aus Sicherheitsgründen den Gebrauch von möglichst klaren Visieren – oder wechseln Sie für Nachtfahrten das getönte gegen ein klares Visier aus?

TESTS BEI DER PTB

Für die Beurteilung der optischen Qualitäten und des Verschleißverhaltens der Visiere beauftragte MOTORRAD, wie schon die Jahre zuvor, die PTB (Physikalisch Technische Bundesanstalt) in Braunschweig.

Die Brechwerte sind ein Maß für die Verzerrungen des Visiers, die Maßeinheit dpt steht für Dioptrien – je geringer dieser Wert, desto besser. Übrigens: Brillen beginnen bei zirka 0,5 Dioptrien.

Das Streulicht ist ein Maß dafür, wie stark das Licht einer punktförmigen Lichtquelle durch das Visier zu einem Lichthof ausgeweitet wird. Auch hier gilt: Je kleiner dieser Wert, desto besser – der Grenzwert laut DIN 58218 beträgt 0,65 cd/m² lx. Natürlich erhöht sich durch den Gebrauch des Helms der Wert des Streulichts mit der Zeit. Das Verkratzen des Visiers wird durch den sogenannten Sandrieseltest simuliert, bei dem Visier-Abschnitte auf einer rotierenden Scheibe zirka sieben Minuten mit feinkörnigem Sand berieselt werden. Nach diesem Test wird erneut das Streulicht gemessen – laut DIN 58218 darf es nun nicht mehr als 5 cd/m² lx sein.

Der Transmissionsgrad ist ein Maß für die Lichtdurchlässigkeit. Gemessen wurde an den Original-Visieren, wenn Helme mit unterschiedlichen Visieren lieferbar sind, wurde die klarere Version gewählt.

Schließlich wurden die Praxisversuche in puncto Beschlagneigung der Visiere in einem Laborversuch ergänzt.

Hierzu wurde bei der PTB der Transmissionsgrad, also die Durchsichtigkeit der Scheiben gemessen. Für die relativ starke Tönung der Visiere von Nava und Shark gab es folgerichtig Punktabzüge.

Zählen wir einmal kurz zusammen: In diesem Kapitel „Sicherheit" waren maximal 140 Punkte zu erreichen, davon erhält der Shark XRC Carbon mit 110 die mit Abstand meisten Punkte des Testfelds, der Bayard mit 73 die wenigsten. Allerdings und leider nicht überraschend schlägt sich diese Verteilung auch im Preis nieder, denn der Shark ist mit stolzen 979 Mark der teuerste Helm im Vergleich, der Bayard dagegen mit 419 Mark der billigste. □

Verhaltens-Forschung

Wie verhalten sich die Helme im täglichen Einsatz? Die Praxistauglichkeit unter der Lupe.

Für den täglichen Gebrauch eines Helms ist es weniger entscheidend, ob der Helm gute Stoßdämpfungswerte hat oder nicht. Viel wichtiger ist im Alltag, daß er richtig paßt, daß er windschlüpfig geformt und leise ist, daß das Visier gut zu betätigen ist, daß das Helmschloß leicht auf- und zugeht – kurz: Man muß sich in einem Helm wohl fühlen, um entspannt Motorrad fahren zu können. Obwohl es das Bild oben zugegebenermaßen nicht so recht vermuten läßt, folgt nun also dieser praktische Teil – Erfahrungen von der Straße. Der gezeigte Test im Windkanal der Firma Schuberth diente lediglich zur Untermauerung der bei den Fahrtests empfundenen Belastungen der Halsmuskulatur.

Dieser Zusatztest erwies sich als sinnvoll, denn es war nahezu unmöglich, bei Geschwindigkeiten um die 100 km/h Unterschiede in der Widerstandskraft am Kopf zu bemerken. Im Nachhinein logisch: Die Meßergebnisse zeigten, daß die größte Kraftdifferenz bei dieser Geschwindigkeit, gerade einmal 4,8 Newton beträgt, quasi 500 Gramm Unterschied.

Deutlicher bei den Fahrversuchen wurden die Unterschie-



Wer schreibt, der bleibt: Unabhängig voneinander fuhren die Tester ihr Programm. Später wurden die Noten gemittelt

de erst bei Geschwindigkeiten ab zirka 150 km/h. Im Windkanal stellte sich dann heraus, daß bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 160 km/h Kräfte zwischen 52 (agv, Shark) und 65 Newton (Uvex) auf den Kopf wirken können – der höhere Wert kann sich, je nach Trainingszustand, auf längeren Strecken durch eine frühere Ermüdung der Halsmuskulatur bemerkbar machen.

Nicht so Muskelkater-fördernd, dafür aber lästig ist eine eventuelle Steigneigung des Helms, der sogenannte Auftrieb. Der Schubert Saphir bleibt von diesem Effekt fast vollständig verschont, der Römer R 701 dagegen hat eine vergleichsweise ausgeprägte Tendenz, sich nach oben verabschieden zu wollen. Unterm Strich haben der Schuberth- und der BMW-Helm die besten aerodynamischen Eigenschaften, den letzten Platz dieser Disziplin teilen sich hier die Helme von Römer und Uvex.

PRAXISTESTS

Wissen Sie, wie sich ein Kopf anfühlt, wenn man vier Tage lang pausenlos Helme auf- und absetzt? Die Testcrew weiß es jetzt jedenfalls. Vier Fahrer und eine Schriftführerin machten sich mit vier unverkleideten Motorrädern (BMW R 850 R und R 1100 R, Honda CB 500 und Kawasaki Zephyr 750), rund 70 Helmen und jeder Menge sorgsam vorbereiteter Testbögen zu einer großen Praxisprüfung in das deutlich sonnigere Südfrankreich auf. Jeder Helm wurde in jedem Testkriterium durch die vier Tester unabhängig voneinander beurteilt, die Eindrücke wurden mit Noten bewertet und, wo nötig, mit Anmerkungen ergänzt. Für die abschließende Bewertung wurden die einzelnen Noten gemittelt. Bei den Testfahrten boten sich die morgendlichen Temperaturen von zehn Grad sowie die höhere Luftfeuchtigkeit zur Beurteilung der Beschlagneigung und der Zusatzbelüftungs-Funktion an, nachmittags stieg das Thermometer auf rund 20 Grad.

Um die subjektive Beurteilung der aerodynamischen Eigenschaften zu untermauern, nahm MOTORRAD Messungen der Nackenkräfte und des Auftriebs im Windkanal der Firma Schuberth vor – die Messungen wurden vom MOTORRAD-Testteam vorgenommen.

Für die Beurteilung der Regendichtheit wurden die Helme aus drei Metern Abstand in einem festgelegten Testzyklus durch einen Hochdruck-Strahler mit Wasser berieselt. Durch in den Helm eingelegtes Löschpapier konnte eventueller Wassereinbruch geortet und quantifiziert werden.

Ein lauter Helm kostet auf Dauer nicht nur Konzentration, sondern nagt auch an der Hörfähigkeit – und wer fährt schon dauernd mit Ohrstöpseln? Als die subjektiv leisesten Helme konnten sich die Römer und agv profilieren, der Premier-Helm dagegen wurde einstimmig von allen Testfahrern als der lauteste Helm bewertet. Diese Einstimmigkeit gab es bei der Beurteilung der Geräuschentwicklung nicht immer. So wurde die Meinung eines Testfahrers, daß der Marushin-Helm bei 160 km/h ein Geräusch produziere, das fatal an die Hupe eines Lkw erinnere, nicht von den anderen drei geteilt. Ein anderer bemerkte als einziger beim BMW-Helm bei 100 km/h ein Geräusch, das sich anhörte, als hätte sich eine dicke Fliege in die Belüftungsschlitze verirrt. Offensichtlich reagieren manche Helme auf verschiedene Kopfformen, Sitzpositionen und die aerodynamischen Einflüsse

DIE VERSCHLÜSSE IM ÜBERBLICK



SEITENTASTE

Bayard, FM, Marushin, Nava, Römer, Shark, Shoei und Yes haben dieses Schloß: leicht und völlig ohne Druck auf den Kehlkopf zu öffnen, dafür aber etwas fummelig zu schließen



SCHIEBER

Etwas leichter als der Seitentaster zu schließen, dafür nicht so gut zu öffnen. Zu finden bei agv, Premier und Uvex. Einige Exemplare hakten unter Zug – schlecht für Erste Hilfe



DRUCKTASTE

Diese Art von Schloß (BMW und Schuberth) ist sehr leicht zu schließen – man kann gar nicht danebentreffen. Dafür drückt's beim Öffnen etwas auf oder neben dem Kehlkopf



ZAHNRIEMEN

Relativ leicht zu öffnen und zu schließen. Die Rastungsmechanik des Nolan-Helms ist pfiffig: Bei jedem Schließen stellt sich quasi automatisch die richtige Kinnriemenlänge von selbst ein



DOPPEL-D-RING

Auch hier stellt sich beim Schließen die Kinnriemenlänge gleich mit ein – gut für die Sicherheit. Mit etwas Übung dauert das Öffnen und Schließen kaum länger als bei mechanischen Verschlüssen



SPURENSUCHE

Das ständige Helm-Auf- und -Absetzen verursachte mit der Zeit farblich durchaus reizvolle Veränderungen im Gesichtsbereich

AERODYNAMIK/GERÄUSCHE

	Aerodynamische Eigenschaften						Geräuschverhalten			
	Nackenkräfte Praxis-Beurteilung[1]	Nackenkräfte Windkanal[1] (N)	Bewertung	Auftrieb Praxis-Beurteilung[1]	Auftrieb Windkanal[1] (N)	Bewertung	Wahrnehmung der Umweltgeräusche	Praxis-Beurteilung bei 100 km/h	Praxis-Beurteilung bei 160 km/h	Summe
Maximale Punktzahl	4		4	4		4	8	8	8	40
agv Quasar	3	37	4	3	6	3	3	7	5	28
Arai FV	4	39	4	3	15	2	7	5	4	29
Bayard VS 316 Prisma	3	43	3	2	15	2	6	5	4	25
BMW Systemhelm 3 Evolution	3	41	3	4	3	4	7	6	5	32
FM Force Ten	3	40	4	3	15	2	6	4	3	25
Marushin Dragon	4	42	3	3	9	3	6	6	5	30
Nava Stardust	3	42	3	2	15	2	4	5	4	23
Nolan N 90 X-Lite	3	40	4	3	10	3	6	3	3	25
Premier Superbike Professional	3	44	3	3	17	1	5	3	2	20
Römer R 701	3	46	2	3	19	1	6	7	5	27
Schuberth Saphir	3	38	4	4	1	4	5	5	6	31
Shark XRC Carbon	3	37	4	3	8	3	4	6	5	28
Shoei X8 Space	3	40	4	3	15	2	5	4	4	25
Uvex SR 300-2 Pro Edition	3	46	2	3	18	1	5	5	3	22
Yes Carbon	4	41	3	3	12	2	6	4	3	25

[1] Gemittelt aus den Ergebnissen bei 100 und 160 km/h

vom Motorrad empfindlicher als andere. Die Einzelbewertungen wurden deshalb, wie bei den anderen Praxisbeurteilungen auch, gemittelt – eine Diskussion, ob der Marushin oder der BMW leiser ist, hätte wahrscheinlich bis heute zu keinem Ergebnis geführt.

Oft sind die Erwartungen an einen guten Helm gegensätzlich und konstruktionsmäßig nur schwer realisierbar: Zum Beispiel sollte ein guter Helm bei hohen Geschwindigkeiten möglichst leise sein, das heißt, hier muß er geräuschmäßig abschotten, andererseits sollen die Umweltgeräusche bei niedrigen Geschwindigkeiten gut wahrnehmbar bleiben. Manche Hersteller machen ihre Helme einfach dadurch leise, daß sie durch die Form der Polsterung die Ohren verschließen – der agv Quasar ist so ein Fall. Das geht dann natürlich zu Lasten der Geräuschwahrnehmung. In der Summe bekamen BMW und Römer dieses Geräuschproblem am besten in den Griff.

Zwei weitere Anforderungen, die sich eigentlich widersprechen: Der Helm soll leicht auf- und abzusetzen sein, nicht nur für die eigene Bequemlichkeit, sondern auch im Fall eines Unfalls (siehe Kasten Seite 170). Leicht abzuziehen ist der Helm jedoch in der Regel nur, wenn er unten weit geschnitten ist – und dann zieht's meist rein. Beispiel: Die Helme von Marushin, Nava und Römer lassen sich sehr leicht auf- und absetzen, unterm Marushin und Nava zieht's dafür aber auch kräftig, bei manchen Fahrern bis hoch zu den Ohren. Nur der Römer zeigt, daß es auch anders geht.

Lästig ist außerdem, wenn bei einer Regenfahrt trotz geschlossenem Visier das Gesicht naß wird. Nur die Visiere von Arai, FM und Nolan waren ab Werk so eingestellt, daß sie absolut dicht hielten.

Wie sähe denn eigentlich ein optimaler Helm aus? Neben natürlich vorzüglichen sicherheitstechnischen Eigenschaften wie hoher Schlagdämpfung und niedrigem Eigengewicht machen die vermeintlichen Kleinigkeiten das Salz in der Suppe aus. So eignet sich zum Beispiel längst nicht jeder der getesteten Helme für Brillenträger: Bei allen getesteten Exemplaren bekommt man das Gestell zwar irgendwie in den Gesichtsausschnitt, aber das heißt noch lange nicht, daß es dann auch auf der Nase sitzenbleibt. Durch eine unglückliche Anordnung des Polsters im Ohrbereich kommt es bei einigen Modellen vor, daß die Brille quasi freischwebend über der Nase verharrt – was durch die Erschütterungen beim Fahren für stark verzerrte

agv und Römer stellen die subjektiv leisesten Helme dar. Nochmal BMW: Er sammelt die meisten Punkte bei der Aerodynamik

Sicht sorgt. Negativ in dieser Beziehung fielen agv, Arai und Schuberth auf.

Die Belüftung sollte für heiße Sommertage gegen einen Hitzekollaps spürbar funktionieren, aber ebenso spürbar

„Bei manchen Helmen schwebt die Brille frei über der Nase"

für kalte Tage wieder komplett zu verschließen sein. Die Schieber dazu, groß und exakt rastend, sollten auch mit Handschuhen deutlich fühl- und bedienbar sein. Soviel zur Theorie, in der Praxis scheint diese Kombination den Herstellern immer noch schwerzufallen. Immer noch, da dieser Punkt bisher bei jedem MOTORRAD-Helmtest Anlaß zu Kritik bot. So sind die Schieber vom Nolan zwar optimal – nur leider funktioniert hier die Belüftung nicht. Die Belüftung von agv, BMW, FM und Shoei wirkt zwar tatsächlich spürbar, dafür ist aber entweder die Bedienung nicht besonders gut geraten oder eben der Luftstrom nicht vollständig abschaltbar.

Erstmalig bei einem MOTORRAD-Helmtest wurden Tragekomfort und Verarbeitung mitbewertet – in dieser Preisklasse kann man schließlich eine ganze Menge erwarten. In den Punkt Tragekomfort flossen Beurteilungen wie Hautsympathie des Futters, Paßform und die Lage des Kinnriemens beziehungsweise des Schlosses mit ein – hier erwies sich der FM als unumstrittener



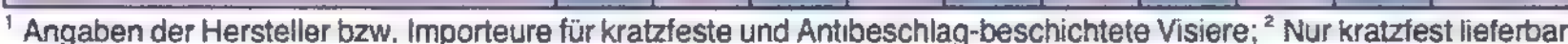
Das Testteam fast komplett, nur die scheue Schriftführerin versteckt sich hinter der Kamera – daher nicht zu sehen

HELMTEST '95

HANDHABUNG/KOMFORT

	Helm									Visier							Kinnriemen/ Schloß			
	Gebrauchsanleitung	Auf-/Absetzen des Helms	Eignung für Brillenträger	Zugluft	Regendichtheit	Zusatzbelüftung	Tragekomfort	Verarbeitung	Visierwechsel	Preis des Ersatzvisiers[1] (DM)	Bewertung	Betätigung	Rastungsqualität	Dauertest Mechanik	Beschlagneigung im Praxistest	Beschlagneigung im Labortest	Schloß/Kinnteil öffnen/schließen	Kinnriemen einstellen	Polsterung des Kinnriemens	Summe
Maximale Punktzahl	4	4	4	4	8	4	8	8	4		4	8	4	4	4	4	8	8	8	100
agv Quasar	2	3	2	3	1	3	7	5	4	99,00	0	4	3	1	3	2	6	6	6	61
Arai FV	2	3	2	3	8	1	7	7	3	99,90	0	6	2	4	2	0	5	8	4	67
Bayard VS 316 Prisma	0	3	3	2	4	0	7	3	1	39,50	4	2	3	3	1	0	4	4	2	46
BMW Systemhelm 3 Evolution	4	1	4	4	7	3	6	4	2	55,00	2	8	4	2	4	3	6	2	6	72
FM Force Ten	1	2	4	3	8	3	8	7	2	56,90	2	6	4	1	4	2	4	8	8	77
Marushin Dragon	1	4	4	2	2	0	5	4	2	72,00	0	6	3	0	1	0	4	6	2	46
Nava Stardust	1	4	3	2	2	1	6	6	3	69,00[2]	0	6	3	4	2	0	4	8	4	59
Nolan N 90 X-Lite	3	1	4	2	8	2	5	6	3	65,00	1	6	4	1	2	0	6	8	2	64
Premier Superbike Professional	1	2	3	3	6	2	5	6	1	69,00	1	6	3	0	4	2	4	8	2	59
Römer R 701	1	4	4	3	0	2	7	5	2	59,00	2	6	4	1	4	3	4	6	2	60
Schuberth Saphir	2	3	2	3	5	1	6	5	0	45,00	3	6	4	3	4	3	4	2	6	62
Shark XRC Carbon	3	2	3	3	3	2	6	6	1	119,00	0	6	4	2	1	0	4	8	6	60
Shoei X8 Space	3	3	3	3	3	3	7	7	4	99,00	0	6	4	2	2	0	4	8	6	68
Uvex SR 300-2 Pro Edition	2	3	4	3	2	0	7	5	1	79,90	0	6	3	0	4	4	4	4	6	58
Yes Carbon	0	3	3	2	2	0	4	3	2	29,90	4	6	4	2	1	0	4	8	6	54

[1] Angaben der Hersteller bzw. Importeure für kratzfeste und Antibeschlag-beschichtete Visiere; [2] Nur kratzfest lieferbar



FM hat in puncto Handhabung und Komfort die Nase vorn, Bayard stellt das Schlußlicht – natürlich auch eine Frage des Preisunterschieds



Zu guter Letzt: Die Unfallforscher Florian Schüler (links) von der Uni Heidelberg und Dietmar Otte (3.v.l.) von der Medizinischen Hochschule Hannover und Bernd Schüttler (2.v.r.) vom TÜV Rheinland diskutieren mit MOTORRAD-Redakteuren die Ergebnisse

Sieger. Für die Beurteilung der Verarbeitung spielte unter anderem die Lackqualität, die Verarbeitung des Futters und die Stabilität der Lüftungsschieber und Lufthutzen eine Rolle. Diesbezüglich konnten die Helme von Arai, FM und Shoei überzeugen. Am Bayard-Helm dagegen mißfiel die wenig schlagfeste Lackqualität und daß das Visier bei der Betätigung an der Helmschale kratzt sowie sich im Auslieferungszustand nicht richtig schließen läßt. Am Yes-Helm platzt schon im Neuzustand der Klarlack ab, außerdem streift das Visier bei der Betätigung über die Lufthutze – das gibt ruckzuck häßliche Spuren.

Ein optimales Visier läßt sich leicht und sicher öffnen,

die Rastung ist satt und exakt, und bei voller Öffnung verschwindet der untere Visierrand aus dem Sichtbereich. Sehr schlecht zu ertasten ist das Nippelchen des Bayard-Visiers, 100prozentige Trefferquote erzielt der obere Visierrand des BMW-Helms. Das Schuberth-Modell verwendet zwar das gleiche Prinzip, beim BMW-Teil funktioniert das Öffnen aber einen Tick besser. Lästige Kleinigkeit am Rande: War es wirklich nötig, die Visier-Öffnungsnippel der Helme von Arai, FM, Marushin und Yes schwarz zu färben? In Stadtstellung, also bei etwas geöffnetem Visier, hat man ständig diesen störenden Fremdkörper im Sichtfeld.

Noch was zum optimalen Visier: Es läßt sich ohne Werkzeug, ohne Gewalt, spannungsfrei und ohne Veränderung der Grundeinstellung wechseln. Hier kann man das Shoei-Visier wirklich als gelungen bezeichnen. Ärgerlich ist da das Schuberth-Visier: Was in der Bedienungsanleitung des Helms „Mit einem Geldstück die beiden Schrauben des Visierbügels lösen, alte Scheibe herausnehmen und neue einrasten" verharmlosend dargestellt wird, entpuppt sich in der Praxis als rechte Fummelei.

Ein optimales Visier ist weiterhin beschlagfrei, dessen Mechanik langlebig, und letztlich ist es nicht zu teuer. Das Visier von Uvex erwies sich als das am wenigsten zum Beschlagen neigende, die langlebigste Mechanik hatten Arai und Nava, und die preisgünstigsten kratzfesten und Antibeschlag-beschichteten Visiere kamen von Bayard und Yes. Leider stimmten aber gerade hier die Herstellerangaben nicht: Von einer Antibeschlagwirkung war an den Testvisieren nichts zu spüren, obwohl die beiden Helme standardmäßig mit Antibeschlag-Visieren ausgerüstet sein sollten. In der Summe all dieser Visier-Eigenschaften führt letztlich der BMW-Helm die Riege der Konkurrenten an, Marushin bildet hier das Schlußlicht.

HELMANPROBE

Ein Helm, der nicht paßt, stellt in jedem Fall ein Sicherheitsrisiko dar: Ist er zu groß, kann er bei einem Unfall vom Kopf fliegen. Und ist er zu klein, kann er so drücken, daß die Konzentration nachläßt. Kein Problem, sollte man meinen, dafür gibt es ja schließlich Größenangaben: Maßband über den Ohren um den Kopf gelegt, Umfang ablesen, und schon hat man die Helmgröße. Manche Hersteller benutzen nicht die Zentimeterangabe, sondern bezeichnen die Größe 52/53 als XS, 54/55 als S, 56/57 als M, 58/59 als L, 60/61 als XL und 62/63 als XXL. Trotz dieser Angaben paßt längst nicht jeder Helm der Größe L auf einen 58er Kopf. In diesem Test fielen zum Beispiel die Helme von Bayard, Nava und Nolan um eine Nummer, der von Premier gar um zwei Nummern kleiner aus – wer sich also einen Helm kaufen möchte, sollte auf eine längere Probefahrt keinesfalls verzichten. Grobe Kontrolle der Paßform vorab: Beim Kopfschütteln darf der Helm keinesfalls merklich hin- und herrutschen, dann darf er eher etwas kneifen, denn das setzt sich meist noch. Außerdem darf sich der Helm nicht, am hinteren Helmrand gepackt, bei geschlossenem Kinnriemen nach vorn über den Kopf ziehen lassen.

Das Visier muß eine gute Lagestabilität aufweisen, das heißt, es sollte sich, wenn es in der Stadtstellung steht, weder bei hohen Geschwindigkeiten selbständig schließen, noch selbsttätig öffnen, wenn man sich bei höherer Geschwindigkeit umdrehen muß. Diese Disziplin bestanden alle Visiere bis mindestens 140 km/h.

Eine optimales Kinnriemenschloß ist ebenso leicht zu schließen wie zu öffnen. Hier



konnte MOTORRAD im Vergleich kein optimales Schloß finden, jedes Schloßsystem hat seine Vor- und Nachteile (siehe Kasten Seite 176).

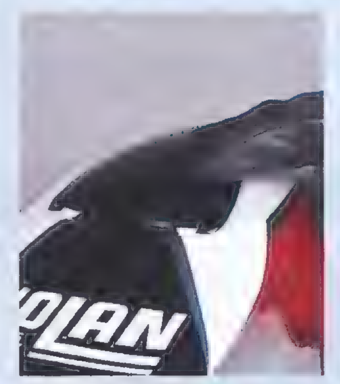
Die Kinnriemenlänge sollte sich – bei aufgesetztem Helm wohlgemerkt – leicht verändern lassen, denn ein zu locker eingestellter Kinnriemen ist ein echtes Sicherheitsmanko. Hier ist der altbekannte Doppel-D-Verschluß von Arai positiv zu bewerten, auch das pfiffige System von Nolan zwingt bei jedem Aufsetzen des Helms quasi zur Neu-Einstellung der Kinnriemenlänge.

Nach der Einstellung muß das lose Riemenende fest gesichert werden können, zum Beispiel durch einen Klettverschluß, wie ihn der FM vorweisen kann. Ein flatterndes Riemenende, das unentwegt gegen den Hals oder die Helmschale schlägt, kann nämlich mächtig nerven.

Die beiden Hälften des Kinnriemens sollten sich ausreichend weit und gut gepolstert überlappen, damit der empfindliche Hals nicht durch den Riemen wundgescheuert werden kann.

Insgesamt trägt der FM-Helm in der Bewertung von Handhabung und Komfort überlegen den Sieg davon, Bayard und Marushin teilen sich hier den ungeliebten letzten Platz. □

TOPS



Der Belüftungs-Schieber vom Nolan war mit Abstand der griffigste. Schade nur, daß die Kopfbelüftung nicht so toll funktionierte



Ausgeklügelter Mechanismus: Kein anderes Visier aus dem Testfeld ließ sich so genial einfach wechseln wie das des Shoei-Helms



Bei BMW narrensicher: einfach die flache Hand an der Stirn nach hinten ziehen, und offen ist das Visier – 100prozentige Trefferquote



Gute Idee: Das Komfortpolster des Premier-Helms kann zur Optimierung der Paßform bei aufgesetztem Helm aufgeblasen werden

FLOPS



Suchspiel: Wer soll solch winzige Schieber während der Fahrt bedienen? Da ist die Trefferquote mit Handschuhen sehr gering



Diese Zeiten sollten endgültig vorbei sein: Lose Einzelteile, eingefettete Mechanik – da kommt beim Visierwechsel wahrlich keine Freude auf



Noch ein Suchspiel: Wo ist denn der Nippel? Das Bayard-Visier auf Anhieb mit Handschuh öffnen zu können erfordert Übung

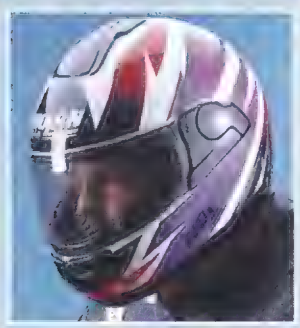


Qualitätssicherung? Bei den BMW-Testhelmen fiel gelegentlich die Nackenkrause heraus, außerdem ist der Lüftungsschieber labil

Unterm Strich

Auf dieser Seite die Wertung für die Preisklasse von 419 bis 550 Mark – Stärken und Schwächen im Überblick.

NOLAN N 90 X-LITE



(+) Gute Werte in der Schlagdämpfung (auch beim Kinnteil), gut geeignet für Brillenträger, regendicht, pfiffige Verschlußmechanik, relativ geringe Nackenkräfte, gute Lüftungsschieber

(−) Visier nicht kratzfest, Schwächen im Visier-Dauertest, vergleichsweise laut

181 Punkte

GUT

SCHUBERT SAPHIR



(+) Gute aerodynamische Eigenschaften und vergleichsweise leise, weit überlappender Kinnriemen, sehr kratzfestes und klares Visier, gute Rastung, gute Werte beim Schlag auf das Kinnteil, Ersatzvisier preisgünstig

(−) Visierwechsel kompliziert, mäßige Werte bei der Stoßdämpfung

179 Punkte

BEFRIEDIGEND

NAVA STARDUST



(+) Leicht auf- und abzusetzen, sehr haltbare Visiermechanik

(−) Ungünstig kleine Luftschieberchen, Belüftung fast ohne Wirkung, nicht regendicht, mäßige aerodynamische Eigenschaften, starke Zugluft

176 Punkte

BEFRIEDIGEND

AGV QUASAR



(+) Gutes Visier, gute aerodynamische Eigenschaften, leichter Visierwechsel, guter Tragekomfort, angenehmer Kinnriemen, Belüftung mit spürbarer Wirkung, vergleichsweise leise

(−) Schlechte Wahrnehmung der Umweltgeräusche, anfällige Mechanik beim Visier-Dauertest, ein Exemplar mit unangenehmem Klebstoffgeruch, hohes Gewicht

169 Punkte

BEFRIEDIGEND

PREMIER SUP. PROF.



(+) Gute Werte beim Kinnteilschlag

(−) Bei hohen Geschwindigkeiten laut, gewöhnungsbedürftige Paßform, dadurch nur mäßiger Tragekomfort, Visierwechsel schwierig, Schwächen beim Dauertest, mäßige aerodynamische Eigenschaften

164 Punkte

BEFRIEDIGEND

RÖMER R 701



(+) Bei hohen Geschwindigkeiten vergleichsweise leise, gut geeignet für Brillenträger, relativ leicht, gutes Visier

(−) Schwächen in der Schlagdämpfung, nur mäßige aerodynamische Eigenschaften, nicht regendicht, anfällige Visiermechanik

162 Punkte

BEFRIEDIGEND

MARUSHIN DRAGON



(+) Leichtes Auf- und Absetzen, gut geeignet für Brillenträger, gute aerodynamische Eigenschaften, vergleichsweise leise

(−) Mäßige Werte beim Kinnschlag, nicht regendicht, Zusatzbelüftung ohne Wirkung, anfällige Visiermechanik, starke Zugluft, Belüftungshutze auf Helmoberseite stark bruchgefährdet

155 Punkte

AUSREICHEND

BAYARD VS 316 PRIS.



(+) Vergleichsweise niedriger Preis

(−) Schwächen in der Schlagdämpfung, mäßige Verarbeitung, Zusatzbelüftung ohne Wirkung, starke Zugluft, schlechte Visierbetätigung, sehr mäßiger Kinnriemen, Visier schließt ab Werk nicht vollständig, mäßige aerodynamische Eigenschaften

144 Punkte

AUSREICHEND



Auf dieser Seite die Wertung für die höhere Preisklasse von 550 bis 1000 Mark – wieder Stärken und Schwächen im Überblick

SHARK XRC CARBON



⊕ Sehr gute Werte in der Schlagdämpfung, leichtester Helm im Vergleich, noble Innenausstattung, gute aerodynamische Eigenschaften, gute Rastungsqualität des Visiers mit leichter Bedienung

⊖ Hoher Preis, Visier kratzempfindlich, Austauschvisier sehr teuer, Visierwechsel umständlich

198 Punkte

SEHR GUT

BMW SYSTEM 3



⊕ Gute aerodynamische Eigenschaften, bei hohen Geschwindigkeiten vergleichsweise leise, gut geeignet für Brillenträger, sehr gute Visieröffnung, guter Kinnriemen, gute Wahrnehmung der Umweltgeräusche, keine Zugluft

⊖ Schwerster Helm im Vergleich, hakende Verriegelung des Klappmechanismus, Schwächen in der Verarbeitung

193 Punkte

SEHR GUT

SHOEI X8 SPACE



⊕ Gute Werte bei der Schlagdämpfung, Tragekomfort und Verarbeitung überdurchschnittlich hoch, Visierwechsel sehr einfach, Kopfbelüftung mit spürbarer Wirkung

⊖ Relativ laut, nicht regendicht, Tauschvisier teuer

192 Punkte

SEHR GUT

FM FORCE TEN

⊕ Gute Werte in der Schlagdämpfung, sehr hoher Tragekomfort, sehr gute Verarbeitung, gut geeignet für Brillenträger, regendicht, Zusatzbelüftung mit spürbarer Wirkung

⊖ Anfällige Visiermechanik, recht hohe Auftriebsneigung, bei hohen Geschwindigkeiten vergleichsweise laut

190 Punkte

SEHR GUT

ARAI FV



⊕ Tragekomfort und Verarbeitung überdurchschnittlich, regendicht, gute Wahrnehmung der Umweltgeräusche, geringer Luftwiderstand

⊖ Schlagdämpfungswerte besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten nur mäßig, recht hohe Auftriebsneigung, für Brillenträger nicht gut geeignet

181 Punkte

GUT

UVEX SR 300-2 PRO E.



⊕ Sehr gutes Visier (wirklich kratzfest und beschlagfrei), gut geeignet für Brillenträger, hoher Tragekomfort

⊖ Hoher Luftwiderstand, hohe Auftriebskraft, Zusatzbelüftung ohne Wirkung, bei hoher Geschwindigkeit vergleichsweise laut, anfällige Visiermechanik, umständlicher Wechsel

174 Punkte

BEFRIEDIGEND

YES CARBON



⊕ Gute aerodynamische Eigenschaften

⊖ Mäßige Werte in der Stoßdämpfung, mäßige Verarbeitung, Zusatzbelüftung ohne Wirkung, ausgeprägte Zugluft, sehr mäßige Visiereigenschaften, vergleichsweise laut

155 Punkte

AUSREICHEND

SCHLUSSWERTUNG

	Stoßdämpfung Helmschale	Weiterer Unfallschutz	Sicht/Erkennbarkeit	Aerodynamik/Geräusche	Handhabung/Komfort	Summe
Maximale Punktzahl	72	48	20	40	100	280
agv Quasar	42	24	14	28	61	169
Arai FV	39	31	15	29	67	181
Bayard VS 316 Prisma	35	28	10	25	46	144
BMW Systemhelm 3 Evolution	46	29	14	32	72	193
FM Force Ten	50	25	13	25	77	190
Marushin Dragon	42	28	9	30	46	155
Nava Stardust	47	33	14	23	59	176
Nolan N 90 X-Lite	52	31	9	25	64	181
Premier Superbike Professional	43	30	12	20	59	164
Römer R 701	34	27	14	27	60	162
Schuberth Saphir	36	34	16	31	62	179
Shark XRC Carbon	64	33	13	28	60	198
Shoei X8 Space	51	38	10	25	68	192
Uvex SR 300-2 Pro Edition	48	30	16	22	58	174
Yes Carbon	39	31	6	25	54	155

SO BEWERTETE MOTORRAD

bis 159 Punkte	**Ausreichend**
160 bis 179 Punkte	**Befriedigend**
180 bis 189 Punkte	**Gut**
über 190 Punkte	**Sehr gut**

Was gelernt?

MOTORRAD lernt bei jedem Helmtest immer wieder etwas dazu. Wie sieht's bei der Helm-Industrie und den Normungsgremien aus?

Die Fachleute waren mächtig gespannt: Wie würden sich die neuen Helme mit Karbon und Kevlar auf dem Prüfstand machen? Die Schläge würden sie einfach zerbröseln, wurde gescherzt. Nichts da. Bis auf wenige Ausreißer schlugen sich die Helme mit den neuen Materialien durchaus achtbar. Und ausgerechnet der leichteste von allen, der Shark XRC, war in Sachen Stoßdämpfung der absolute Überflieger – die Industrie hat die Verarbeitung dieser Materialien offensichtlich weitestgehend gelernt.

Die Unfallforscher freuten sich: In der neuen Prüfnorm ECE 22/04 entfiel der stets umstrittene Zweitschlag, der simulierte, daß ein Motorradfahrer bei einem Sturz zweimal hintereinander haargenau auf die gleiche Stelle aufprallt. Jetzt können die Hersteller geeignetere Materialien für die Innenschale einsetzen, die den (einzigen) Schlag besser absorbieren, da sie für einen zweiten Schlag keine Reserven mehr haben müssen. Haben die Normungsgremien dazugelernt? Vielleicht. Denn um die Grenzwerte beim neu eingeführten Kantenschlag, der sicher wesentlich praxisgerechter als der Zweitschlag ist, einhalten zu können, müssen bei den meisten Helmen die Außenschalen härter und stabiler als bisher üblich konstruiert werden. Wie wirkt sich das generell auf die Schlagdämpfungswerte aus? Das sehen wir beim nächsten Helmtest, wahrscheinlich 1999. Man lernt halt nie aus. □

NACHGEHAKT

Um die Lieferbarkeit und die Serienmäßigkeit der Testhelme zu kontrollieren, kaufte MOTORRAD zusätzlich noch ein Exemplar jedes Testteilnehmers im freien Handel. Beim Zerlegen der Kontroll-Helme und Testhelme in jeweils der gleichen Größe fanden sich keine Unterschiede, nur die Innenschale des gekauften agv Quasar unterschied sich deutlich von der des getesteten agv: Bei dem Testhelm fanden sich zusätzliche Platten aus Moosgummi am Scheitelpunkt auf der Styroporschale und unter der Komfortpolsterung. Laut Auskunft von agv Deutschland hatte MOTORRAD schon die neue, zwar noch nach ECE 22/03 geprüfte, aber schon für ECE 22/04 vorbereitete Version erwischt. Da vom Quasar noch alte und schon neue Modelle (davon überzeugte sich MOTORRAD durch einen weiteren Testkauf) im Markt sind, muß der Käufer, der die getestete, neue Version sucht, auf folgendes achten: Der neue Quasar hat im Gegensatz zum alten Reflexstreifen, als Helmverschluß einen Schieber statt eines Seitentasters und schließlich die gezeigte, etwas provisorisch wirkende Einlage unter der Komfortpolsterung.



Beim neuen agv Quasar findet sich diese zweilagig verklebte Moosgummiplatte in der Komfortpolsterung



Die Innenschalen der Quasare im Vergleich: links alt, rechts neu – schon vorbereitet für ECE 22/04



Laden

Aus Unwissen: Engel tragen Harro „Catena" über den Stiefeln

Wellenlos

Harro nimmt auf Randgruppen keine Rücksicht. BMW- und Moto Guzzi-Fahrer werden von den Schwarzwäldern einfach ignoriert, denn das Dekor der Rennkombi „Catena" zeigt eindeutig ein Ritzel mit Kette. MOTORRAD fragt: Wo bleibt das Kardanwellen-Motiv? Die mit Protektoren ausgestattete Rindlederkombi kostet 1399 Mark und ist in zwei Farbkombinationen zu bekommen. Bezugsnachweis: Harro, 72229 Rohrdorf, Telefon 0 74 52/8 38 60.

Uhrtrieb

Der Italiener als solcher hat bekanntlich sehr viel Zeit. Mit den 149 Mark teuren WWT-Ducati-Uhren läßt sich sogar feststellen, wieviel. Die Alu-Platten gibt's in Silber mit schwarzer Gravur, in Rot mit silberner Gravur und mit je drei Ventilsteuerungs-Motiven. Bezugsnachweis: WWT Walberer Werkzeugtechnik, Espaerstraße 8, 35428 Langgöns, Telefon 0 60 85/27 19.

Aus Alu: stilechte Ducati-Uhren von WWT

Bänker

Aus Leder: JM Harley-Sitzbänke

Mancher Harley-Fahrer hat öfter mit seiner Bank zu tun, als ihm lieb ist. Mit den 900 bis 1100 Mark teuren Rindleder-Sitzgelegenheiten von JM lassen sich Bankgeschäfte der erfreulichen Art tätigen. Die auf einer kunststoffbeschichteten Metallplatte montierten Handarbeiten sind wetterfest. Bezugsnachweis: JM, Weg zum Englischen Wald 3, 89561 Dischingen, Telefon 0 73 27/64 91.

Taschenspieler

Für Chopperfahrer ist das Aussehen ihrer Maschine ja eher zweitrangig, aber es ist trotzdem nett, daß sich die Zierstreifen der Southern Performance-Taschen austauschen lassen und in allen möglichen Farbtönen erhältlich sind. Die Lederteile kosten 239 bis 749 Mark. Eine Harley-Werkzeugtasche mit edlen Snap-On-Geräten gibt's für 599 Mark. Bezugsnachweis: Southern Performance, Seebachstraße 76, 71540 Murrhardt, Telefon 0 71 92/55 77.

Auswahl: Pack- und Werkzeugtaschen von Southern Performance



Aus Hamburg: farbenfreudige Cordura-Jacke von Profil

Schwarzfahrer

Nachdem eindeutig geklärt ist, daß der Cordura-Anbau den tropischen Regenwald nicht schädigt und die Fußballbundesliga-Tabelle auch nicht beeinflußt, dürfen wir ruhigen Gewissens zur 499 Mark teuren Profil-Jacke greifen. Das ausschließlich in Schwarz lieferbare Teil ist mit einem herausnehmbaren Winterfutter und herausnehmbaren PU-Schaumprotektoren ausgestattet. Eine mikroporöse „Vapas"-Beschichtung sorgt als Membran für Wind- und Wasserdichtigkeit. Bezugsnachweis: Profil, Spaldingstraße 210, 20097 Hamburg, Telefon 0 40/23 09 59.

Spanischkurs

Neben Luxemburg, Ostfriesland und Andorra gehört Spanien zu den führenden Helmhersteller-Nationen. Dort werden seit 1983 die NZI-Helme fabriziert, und Grand Prix-Stars wie Alex Crivillé und Emilio Alzamora wurden von ihren NZI-Helmen nicht am Siegen gehindert. Der „Super Premium" ist ein Fiberglas/Kevlarhelm, den es für 449 Mark in vier Metallicfarben gibt. Der „NZR Replica" hat eine Karbon/Kevlar-Schale und kostet 649 Mark. Bezugsnachweis: NZI, Gageldonkseweg 27, NL-4815 PD Breda, Telefon 00 31/76/42 24 10.

Aus Spanien: NZI-Helme „Super Premium" (rechts) und „NZR Replica" (links)

Rätselhaft

Was wird im Beckumer Leder-Bekleidungswerk gefertigt? Na klar, Textiljacken, wie es der Name ja schon verrät. Das 398 Mark teure Cordura-Teil heißt „Murray" und ist in Schwarz/Grau/Fuchsia/Violett, Schwarz/Rot/Weiß/Lila und Schwarz/Grün/Fuchsia/Weiß zu bekommen. Die wind- und wasserdichte Beschichtung der Klimamembran heißt „Raissa", hat aber keine Verbindung mit Gorbatschow. Protektoren und ein eingearbeiteter Nierengurt gehören zum Lieferumfang. Ein Bundreißverschluß soll für innigen Kontakt zu allen gängigen Stiefelhosen sorgen. Bezugsnachweis: Modeka, Ahlener Straße 74/76, 59269 Beckum, Telefon 0 25 21/36 82.

Aus dem Beckumer Leder-Bekleidungswerk: wind- und wasserdichte Modeka-Textiljacke „Murray"


Bei Italo-Abhängigkeit: Moto Guzzi 1000 SP-Umbau von CBC

Moto Guzzi-Umbau

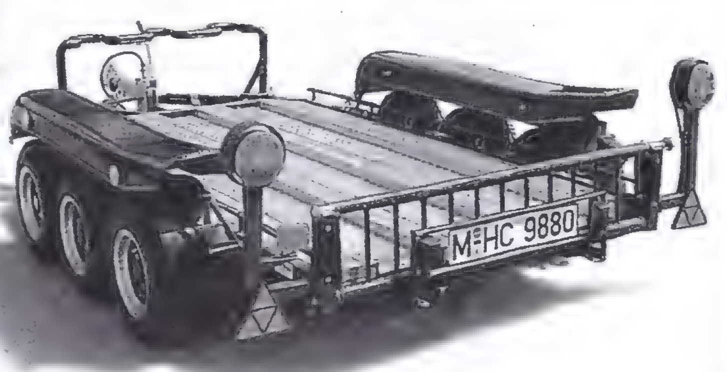
Total blau

CBC steht für „Classic Bike Corporation" und beschäftigt sich mit dem Umbau und Veredeln von Italo-Klassikern. Jüngstes Opfer: eine Moto Guzzi 1000 SP. Aus dem biederen Gebraucht-Tourer wurde ein Café-Racer in dem edlen „Porsche - Dunkelblau - Perlcolor". Die Detaillösungen sind teilweise unkonventionell: H4-Licht vom VW Golf, Trecker-Rücklicht, RD 80-Armaturen, WMF-Behälter für die Kurbelhausentlüftung. Teile von Borani, Koni, Lafranconi und Stahlflex wurden auch verbaut. Alle Umbauten sind eingetragen. Der Spaß kostet zirka 18 500 Mark. Anfragen unter Telefon 02 11/7 33 78 26.

Anhänger

Auf Achse

Endlich ist er da: Der Anhänger für den Motorrad-Abschlepper, der schon alles hat. Zum dicken Zugwagen und zum schweren Motorrad paßt der Kraska-Dreiachsanhänger hervorragend. Bis zu 9700 Mark kostet das Show-Teil. Dafür gibt's dann allerdings auch Breitreifen auf Leichtmetallfelgen. Ein Stützrad ist nicht im Preis enthalten, denn die Holz/Aluminium-Konstruktion steht von allein. Alle drei Achsen sind gebremst, 960 Kilogramm dürfen zugeladen werden, das zulässige Gesamtgewicht beträgt 1300 Kilogramm. Das Abschlußgitter dient als Auffahrrampe. Anfragen unter Telefon 0 82 84/18 20.



Bei Kompetenz-Blähungen: wichtiger Kraska-Dreiachs-Anhänger, auf Wunsch mit Breitreifen und Leichtmetallfelgen

kurz notiert

Moto Guzzi-Katalog

Standardwerk für Guzzi-Fahrer ist der Stein-Dinse-Katalog. Die 1995er Ausgabe ist jetzt neu erschienen und zeigt auf 186 Seiten jede Menge Zubehör, Ersatzteile und Umbauten. Der Katalog ist für Guzzi-Fahrer kostenlos und kann schriftlich unter Angabe der Fahrzeugdaten bei der Stein-Dinse GmbH, Im Alten Dorfe 3, 38112 Braunschweig, bestellt werden. Gefaxt werden darf auch: 05 31/2 10 21 44.

Bekleidungs-Service

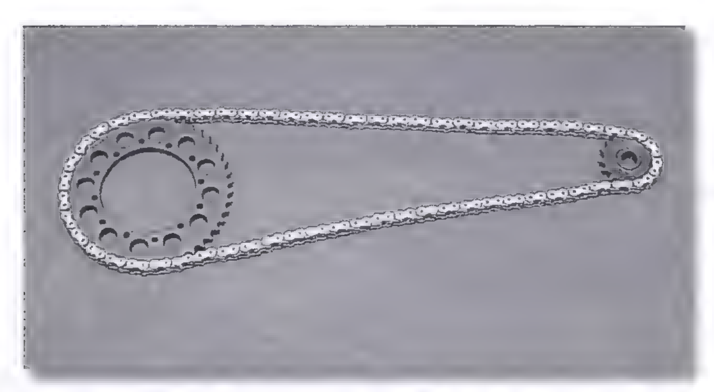
Das Änderungsstudio SAG kümmert sich schon seit über zehn Jahren um Motorradbekleidung, egal ob Leder oder Textil. Reparaturen und Änderungen werden aber ab sofort in einer neuen Werkstatt durchgeführt. Am 24-Stunden-Blitzservice hat sich nichts geändert. Die neue Adresse: Poststraße 27, 72213 Altensteig, Telefon 0 74 53/67 65.

Arai-Visierfolien

Die bewährte FogCity-Antibeschlagfolie gibt's jetzt auch als „Maßanfertigung" für Arai-Helme. Die Belüftungsöffnungen des Originalvisiers sind bei der selbstklebenden Folie ausgespart. Der Preis beträgt 29,90 Mark, und zu bekommen ist das gute Stück bei allen Arai-Händlern.

Pannenspray

Das neue Polifac-Reifen-Pannen-Spray kostet 25 Mark, pumpt platte Reifen auf und dichtet gleichzeitig ab. Infos Telefon 0 22 22/83 04 34.



Bei Zahnausfall: Regina-Kettenkits, ab 250 Kubik mit O-Ringen, ab 350 Kubik (Enduros 500 Kubik) endlos

Regina-Kettenkit

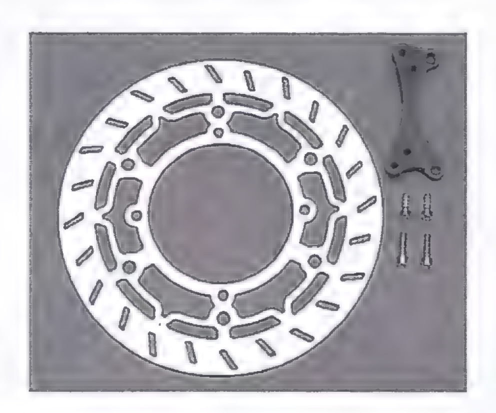
Kitparade

Regina liefert für fast alle gängigen Modelle komplette Kettenkits, bestehend aus Endlos-O-Ring-Kette sowie dem hinteren Kettenrad und Ritzel in Standard-Übersetzung. Die Kettenräder sind flammgehärtet, was die Verschleißfestigkeit erhöht. Neu im Programm ist der Kit für die BMW F 650, der 240 Mark kostet und über Büse MX Import, Vennstraße 14, 52159 Roetgen, Telefon 02471/12690 an den Fachhandel vertrieben wird.

Enduro-Bremsen

Hitze frei

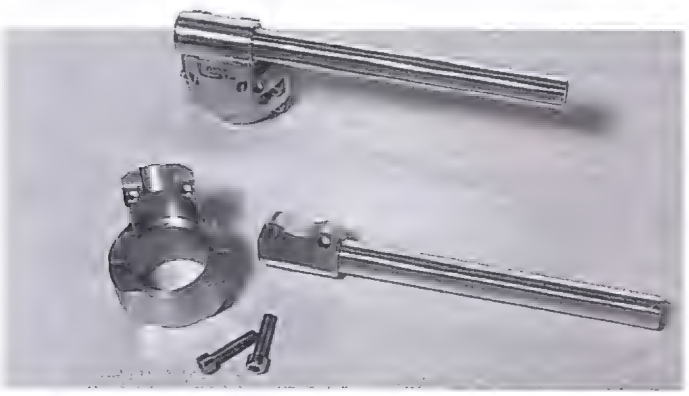
Wer seine Enduro auch mal sportlich auf der Straße bewegt, kennt das Problem: Schnell verglühen die Beläge der schwachen Serienbremse. Abhilfe schafft eine größere Scheibe aus Edelstahl von HE-Motorradtechnik, Telefon 0 86 54/6 15 63. Die 320-Millimeter-Scheibe ist von der KTM-Duke bekannt, sie kostet mit Adapter für die originale Bremszange 390 Mark. Vorerst sind Kits für die Honda-Einzylinder, Kawasaki KLR 500 und Tengai sowie Sport-Enduros von Husqvarna und KTM lieferbar. Die Eintragung kann beim Hersteller erfolgen.



Bei Stoppwechsel-Problemen: halbschwimmend gelagerte Edelstahl-Bremsscheibe mit üppigen 320 Millimetern Durchmesser für Japan-Enduros, KTM und Husqvarna

LSL-Stummellenker
Handspiel

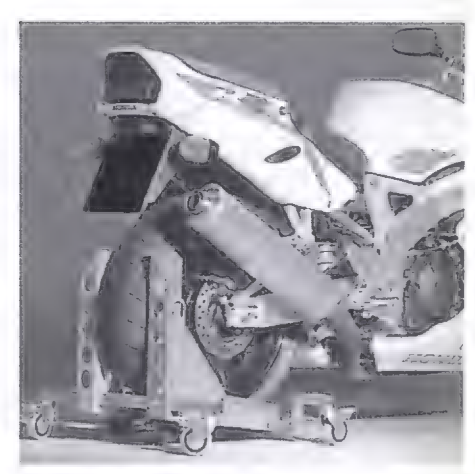
Sportfahrern mit Haltungsschäden helfen die 598 Mark teuren Stummellenker „Match" von LSL (Telefon 0 21 51/54 85 15) möglicherweise weiter. Die aus Aluminium gefrästen Teile liegen höher als die Original-Stummel und sind mit gerader Anlenkung oder gekröpfter Aufnahme zu bekommen. Die Halter werden mit TÜV-Gutachten für die Standrohrdurchmesser 41, 43, 45, 50, 52 und 54 Millimeter geliefert.



Bei Rückenschmerzen: LSL-Stummellenker „Match" für eine etwas bequemere Sitzhaltung auf Sportmaschinen

Einparkhilfe
Abgedreht

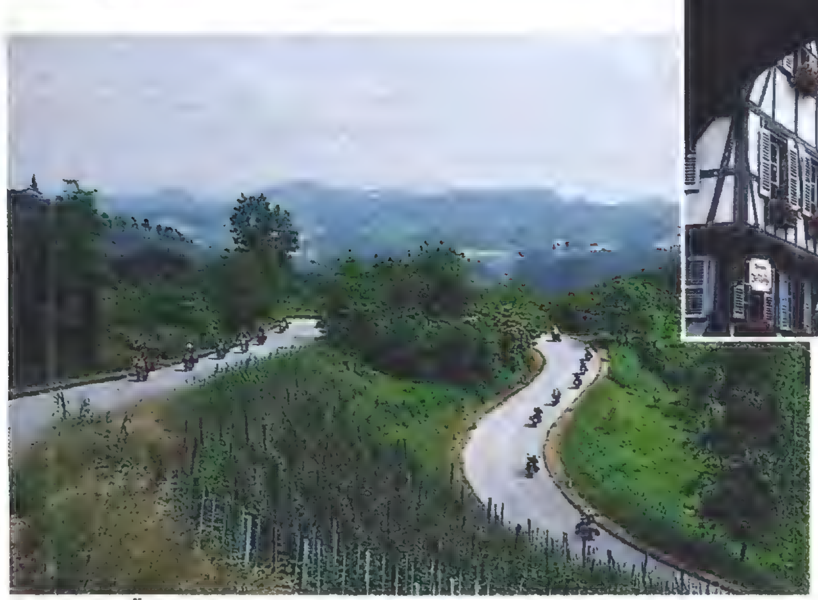
Leonard Zonneveld ist ein ehemaliger Moto Cross-Fahrer und wohnt in einem Appartement. Wer das wissen will? Eigentlich niemand, wenn Herr Zonneveld nicht gerade den „Motor-Mover" erfunden hätte. Das 489 Mark teure Teil aus verzinktem Stahl soll Motorradfahrern mit Platzproblemen das Einparken erleichtern. Appartementbesitzer bekommen damit die Gold Wing zwar auch nicht in den Fahrstuhl, aber immerhin ermöglicht das knapp 14 Kilogramm schwere Teil das Rangieren auf engstem Raum. Vier Schwenkräder sorgen für Beweglichkeit und lassen sich nach dem Einparken feststellen. Das Hinterrad wird beim Auffahren zwischen zwei Platten von selbst festgeklemmt. Weitere Informationen gibt's bei LZ Motorrad Zubehör, Telefon 02 34/9 50 50 46.



Bei Platzangst: Einpark- und Rangierhilfe „Motor-Mover" für enge Garagen und kleingeschnittene Appartements






Überblick: Zwei Gruppen treffen kurz aufeinander

Europa-Touren

Weit gereist

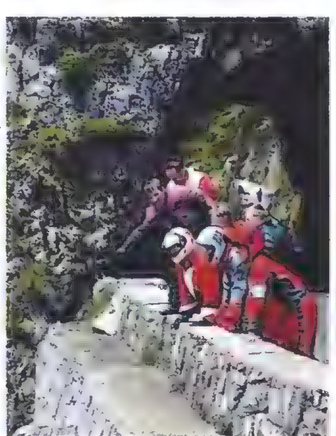
Seit 27. April durchstreifen die Reiseleiter des ACTION TEAM mit ihren Motorradgruppen auch den hiesigen Kontinent. Nach erfolgreichem Start in die Saison mit Fernreisen nach Chile, Namibia, Kanada, Australien und in die USA begann mit den Touren durch das Elsaß (Doppel-Gruppe), die Toskana sowie Tschechien mit den Reiseleitern Christian Acker, Rainer Braun, Nico Streblow und Hansjörg Bauer das Europa-Programm. Mittlerweile ist jede Tour mindestens einmal gelaufen. ACTION TEAM-Reisechef Daniel Lengwenus legte bei der Apennin-Tour selbst „Hand an". Nico Streblow ist seit der Toskana-Reise in Südfrankreich und Österreich im Dauereinsatz. Die Slowenien-Tour wurde von Gerhard Wiesner angeführt und die Steiermark-Rundfahrt von Roman Kainz erfolgreich über die Bühne gebracht. Wenn auch das Wetter bei einigen Reisen hätte besser sein können, so erntete das ACTION TEAM in erster Linie Zufriedenheit und Lob von den Teilnehmern. Lediglich einige Elsaß-Reisende waren mit der letzten der vier Übernachtungen nicht ganz glücklich, woraufhin das ACTION TEAM Alternativen prüfte. Das Alpen-Programm startete mit den Dolomiten-Reisen im Mai. Sämtliche Reiseziele werden dieses Jahr noch mehrfach angesteuert, so daß es trotz großer Nachfrage fast für alle Touren noch freie Plätze gibt. Ein Auszug über weitere ACTION TEAM-Reisen steht im Kasten unten. Nähere Infos beim MOTORRAD ACTION TEAM, 70162 Stuttgart, Telefon 07 11/ 1 82-19 77, Fax 1 82-20 17.

Durchblick: Das Elsaß bietet auch innerorts einiges fürs Auge

Urlaubsplaner

Die Tabelle zeigt einen Auszug aus dem diesjährigen Reiseprogramm mit über hundert Terminen. Der Gesamtkatalog kann kostenlos angefordert werden (Adresse siehe oben).

	Tage	Grundpreis in D-Mark	Tour 1	Tour 2	Tour 3
Toskana	10	2930	23.06.-02.07.	01.09.-10.09.	29.09.-08.10.
Elsaß	5	1460	05.07.-09.07.	30.08.-03.09.	20.09.-24.09.
Österreich	7	1740	30.07.-05.08.	24.09.-30.09.	16.10.-22.10.
Tschechien	8	1530	13.08.-20.08.	17.09.-24.09.	08.10.-15.10.
Südfrankreich	12	3400	06.09.-17.09.	27.09.-08.10.	–
Dolomiten	5	1160	13.09.-17.09.	27.09.-01.10.	11.10.-15.10.


Ausblick: wenn die Pausen zum Erlebnis werden

KURZ NOTIERT

Eintägige Trainings

München, Hamburg und Stuttgart waren nach Bochum und Gießen die nächsten Stationen der MOTORRAD-Trainings. Das eintägige Lehrgangsprogramm stieß auf große und positive Resonanz bei den Teilnehmern. Auch wenn das Wetter teilweise eher zu düsterer als zu fröhlicher Stimmung reizte.

Tourentips

Nach der Reportage in MOTORRAD 9/1995 über das ACTION TEAM-Tourentip-Angebot hatte der Postbote einiges zu schleppen. Fast 1500 Toureninformtionspakete zu insgesamt 18 Wochenend-Trips wurden bestellt.

Enduro-Spaß

Während das Enduro-Wochenende in Odenheim (Baden) bereits seit Monaten ausgebucht ist, sind am 8. und 9. Juli in Pegnitz (Oberfranken) sowie am 22. und 23. Juli in Uelzen (Niedersachsen) noch einige wenige Plätze frei.

Enduro-Frauen

Vom 12. bis 14. Mai war das Enduro-Gelände in Warching und vom 3. bis 6. Juni in Senftenberg fest in Frauen-Händen. Speziell für weibliche Enduro-Freaks veranstaltete das ACTION TEAM auch 1995 wieder zwei Lehrgänge. Eine Lehrgangs-Tour nur für Enduro-Frauen findet im September statt. Vier Plätze sind noch frei.

ACTION TEAM
MOTORRAD

SHOP

Der Zeit voraus!

Motiv-Nr. 1853
Größe L bis XXL

Motiv-Nr. 1856
Größe L bis XXL

Motiv-Nr. 1847
Größe L bis XXL

Motiv-Nr. 1854
Größe L bis XXL

3D EMBLEM® MADE IN USA L



Stierisch gut: bulliger Rücken mit jedem T-Shirt

BESTELL-COUPON

Name, Vorname | Straße, Hausnummer

PLZ, Ort | Datum, Unterschrift

Artikel/Nr.		Anzahl	Bestell-Nr.	Größe	Einzelpreis	Gesamtpreis
AMERICAN 3D-Shirt 1853	Gr. L/XL		1705/01		39,00	
AMERICAN 3D-Shirt 1853	Gr. XXL		1705/03		44,00	
AMERICAN 3D-Shirt 1856	Gr. L/XL		1705/01		39,00	
AMERICAN 3D-Shirt 1856	Gr. XXL		1705/03		44,00	
AMERICAN 3D-Shirt 1847	Gr. L/XL		1705/01		39,00	
AMERICAN 3D-Shirt 1847	Gr. XXL		1705/03		44,00	
AMERICAN 3D-Shirt 1854	Gr. L/XL		1705/02		49,00	
AMERICAN 3D-Shirt 1854	Gr. XXL		1705/04		54,00	

Bei einem Auftragswert ab 150,00 Mark erhalten Sie kostenlos als Zugabe
☐ Gelber Schal ☐ MOTORRAD-Schlüsselanhänger (Gewünschtes bitte ankreuzen)

Versandkostenanteil Inland fünf Mark, europ. Ausland zwölf Mark (nur gegen Vorkasse per Euroscheck, VISA oder EUROCARD).

Ich wünsche folgende Zahlungsweise (Lieferung auf Rechnung oder per Nachnahme nicht möglich):
☐ Bequem und bargeldlos durch Bankabbuchung. Die Bankabbuchung erlischt mit Erledigung des Auftrags. Die Auslieferung erfolgt nur gegen Zahlungsnachweis.

Bankleitzahl | Kontonummer | Geldinstitut

Coupon bitte einsenden an: MOTORRAD SHOP, 70162 Stuttgart. Für Eilbestellungen: Fax 07 11/182-11 65





ZUM ABHEBEN

In 14 Tagen ist es wieder soweit. Vom 23. bis 25. Juni veranstaltet die Zeitschrift MOTORRAD das traditionelle Treffen für alle Tourenfahrer, wieder im Stubaital. Als Hauptgewinn der großen Tombola gibt's eine ACTION TEAM-Fernreise.

7. Tourer-Treffen

Diesmal wollen wir euch fliegen sehen. Mit der Paragliding-Schule in Neustift haben wir deshalb Sonderkonditionen für Tandem-Flüge ausgehandelt. Treffen-Besucher erhalten nach Vorlage ihrer Plakette zehn Prozent Preisermäßigung. Der Rabatt gilt auch für die feuchtfröhliche Wildwasser-Schlauchboot-Fahrt auf der Imst. Wer einen Flug oder die Rafting-Tour buchen möchte, erhält unter folgender Telefon-Nummer genauere Informationen: 00 43/ 52 26/33 44.

Wer Lust hat, sollte schnell anrufen, denn wir erwarten dieses Jahr noch mehr als die 2000 Besucher, die sich vergangenes Jahr in unserem großen Zelt und auf dem Platz davor einfanden, um über Motorradreisen in aller Welt zu diskutieren.

Die Wiese des Campingplatzes ist frisch gemäht. Treffen-Besucher erhalten dort um 20 Prozent ermäßigte Tarife. Campingplatz-Buchungen können unter folgender Telefonnummer vorgenommen werden: 00 43/52 26/25 37.

Privatzimmer und Hotels können natürlich, wie bereits die Jahre zuvor, ebenfalls reserviert werden. Das Neustifter Fremdenverkehrsamt hat dazu eine zentrale Buchungsstelle eingerichtet. Diese ist auch während des Treffens bis 20 Uhr besetzt. Dort können Zimmer jeder Kategorie für das Tourer-Treffen reserviert werden: Reisebüro Neustift, Sonja Müller, Telefon 00 43/52 26/22 28 oder 29 92.

Das 1000-Personen-Zelt, das sich letztes Jahr bewährt hat, werden wir selbstverständlich wieder aufbauen. Der Diavortrag, der dort etwas untergegangen ist, wird allerdings diesmal ins Freizeitzentrum verlegt. Rolf Henniges erzählt über seine Erlebnisse in Australien im Sattel seiner 200 000-Kilometer-Yamaha Ténéré.



Die Einschreibegebühr beträgt wie immer zehn Mark pro Teilnehmer und umfaßt eine Erinnerungsplakette und kostenlosen Eintritt zum Australien-Diavortrag. Die Einschreibung findet ab Freitag, den 23. Juni im großen Zelt am Liftparkplatz statt. Die Alpenfahrten am Samstag auf und abseits der Straße können mit MOTORRAD-Tourguide oder auf eigene Faust gefahren werden. Wir haben dieses Jahr auch Vorschläge für kürzere Touren parat und erstmals den ganzen Samstag über Programm am Campingplatz für die, die keine Lust auf Bergtrips haben.

Höhepunkt des Treffens wird wieder die große MOTORRAD-Tombola am Samstag abend sein. Das ACTION TEAM, bewährter Veranstalter von Motorradreisen, spendet den ersten Preis, eine organisierte Fernreise. Das Ziel ist eine Überraschung. Wieder vergeben wir alle 50 Tombola-Preise am Abend im Zelt. Sollte ein Gewinner nicht anwesend sein, ziehen wir so lange weiter, bis wir einen Treffer gelandet haben. Also, bis Ende Juni im Stubaital. ■

Nennung 7. MOTORRAD-Tourer-Treffen

Name Vorname Alter

Straße, PLZ, Ort

☐ Anbei 10 Mark Nenngeld, bar oder Scheck.
Das Nenngeld umfaßt eine Erinnerungsplakette, Tombola-Teilnahme, ermäßigte Übernachtungspreise auf dem Campingplatz, Eintritt zum Diavortrag. Die Teilnahme am Tourer-Treffen erfolgt auf eigene Gefahr. MOTORRAD übernimmt keinerlei Haftung für Unfälle und Schäden, die während des Treffens passieren.

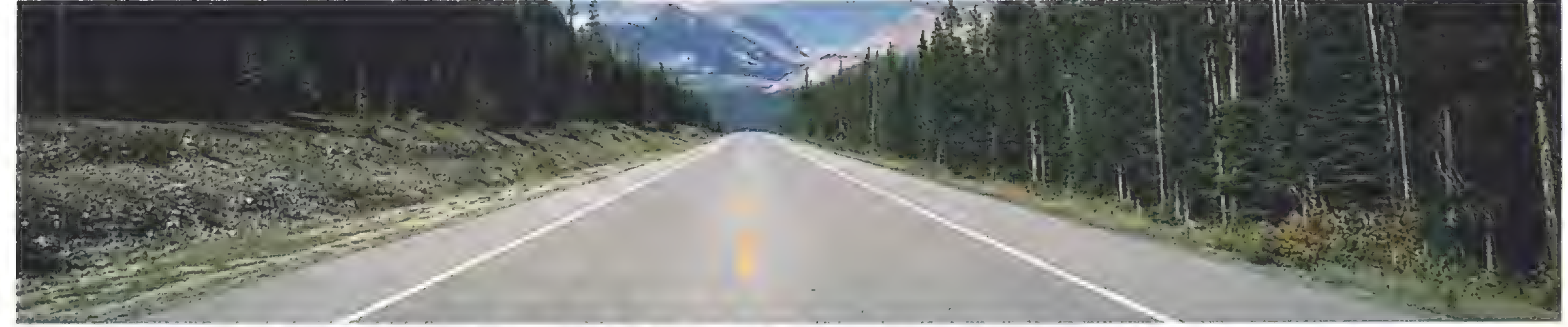
Unterschrift Teilnehmer

Coupon ausschneiden und einsenden an:
Redaktion MOTORRAD, Stichwort Tourer-Treffen, 70162 Stuttgart





Tal der Tourer: Ende Juni beherrschen Fernfahrer die Neustifter Szene



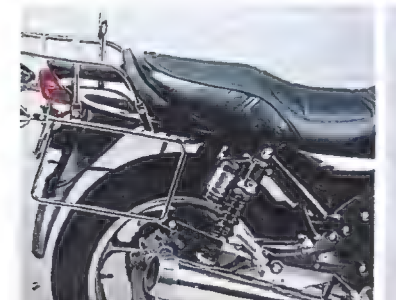
DER WEG IST DAS ZIEL

Auf großer Tour oder kleiner Spritztour: Der Junior steckt die neuen dicken Sicherheitshelme ebenso locker weg wie die Strapazen. Rüttelfreier Sitz an den maßgeschneiderten Rohr-in-Rohr-Gepäckträgern. Für Enduros: 30er- und 40er-Koffer als Set, plus Topcase: Bis zu 120 Liter Gepäck - garantiert wasserdicht verpackt. In schwarz, zweifarbig schwarz mit anthrazitfarbenem „Slimline"-Deckel und topmodisch in türkis.



Junior und Junior II - so hochwertig wie das Gesamtprogramm von Hepco & Becker. Im führenden Fachhandel erhältlich. Gesamtkatalog anfordern.

Hepco & Becker GmbH · Birkenstr. · 66989 Höhfröschen
Tel. (0 63 34) 9 21 60 · Fax (0 63 34) 28 80
(CH) Schweiz 091/46 83 66 (A) Österreich 0222/505 72 52
(NL) Niederlande 0 41 22/31 74











Fotos: Hans Spangenberg, Art Motor/Olaf Szebsdat, MA Archiv

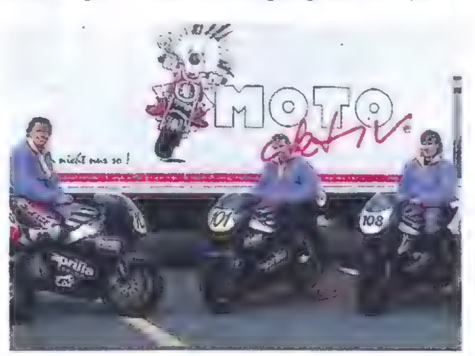
Volkslauf: Start zu ersten Langstrecken-Rennen der neuen Saison

SMT: krumme Sieger, trockene Tanks

Der Auftakt zur MOTO aktiv-Serienmaschinen-Trophy sah spannende Rennen, glückliche Sieger und trockene Pannen.

Von Thomas Beyer

Mitte April fiel beim Auftakt-Training am Nürburgring für einige Teilnehmer bereits der Startschuß zur neuen MOTO aktiv-Rennsaison. Kawasaki-ZXR 400-Cup und Triumph-Speed Triple-Challenge luden zu den ersten Matches, die Volker Krumme respektive Claus Ehrenberger für sich entscheiden konnten. Die eigentliche Serienmaschinen-Trophy begann hingegen erst Ende April im südfranzösischen Val de Vienne, wo auch der Aprilia-RS 250-Cup seine Premiere feierte. Favorit Peter Rink, im vergangenen Jahr im Suzuki-GSX-R-Cup unterwegs, siegte zweimal mit klarem Vorsprung, doch dahinter waren sich die RS-Piloten ziemlich uneinig. Tolle Leistungen zeigte vor allem die einzige Frau im Cup, Dorothea Späth, die einmal Vierte und im zweiten Lauf knapp um Radlänge geschlagene Dritte wurde. Turbulent und spannend präsentierte sich auch der Kawasaki-ZXR-Cup im dritten Jahr: Auftaktsieger Krumme leistete sich im ersten Durchgang einen Patzer



Volksbegehren: Aprilia-Cupper vor dem Debut

und stürzte auf regennasser Fahrbahn mit drei anderen Piloten schon in der ersten Kurve, wodurch Alexander John ungefährdet gewann. Im zweiten Lauf war Krumme wieder ganz vorn, um beim anschließenden Vier-Stunden-Rennen mit Thomas Groß auch noch die 750er Klasse zu gewinnen. Dieser Sieg war jedoch Folge einer unfreiwilligen „Trockenübung" der bis dahin Führenden Thorsten Warnke/Bert Schrader, die eine Runde vor Schluß (!) ohne Benzin liegenblieben. Die knappste Entscheidung des Wochenendes fiel in der Klasse zwei, wo die Gesamtsieger Franz/Knölke und die Zweitplazierten Blask/Brockmann nach vier Rennstunden lediglich durch zehn Sekunden getrennt waren. Erwähnenswert ist allerdings auch die Tatsache, daß das am Samstag bei teils strömendem Platzregen ausgetragene Langstreckenrennen der kleineren Klassen viel fahrerische Disziplin und ausgesprochen wenige Stürze sah – auch eine Art des motorsportlichen Erfolgs.



Trio infernale: Scheschowitsch, Ehrenberger und Heidger (v.l.), die Sieger des Triumph-Speed-Triple-Challenge am Nürburgring

WINNER-BOARD

Sieger erster Lauf zur SMT, Vier-Stunden-Rennen Val de Vienne/F (29./30.04.): ***Kl. 1 (MZ-Cup):*** Aschhoff/Intemann (MZ-R 300); ***Kl. 2 (250/400er):*** Franz/Knölke (Kawa ZXR 400); ***Kl. 3 (600er):*** Scherrer/Rink (Honda CBR 600); ***Kl. 4 (Formel 450):*** Giesbertz/Hirsch (Kawa Z 400 B); ***Kl. 5 (750er):*** Groß/Krumme (Kawa ZXR 750); ***Kl. 6 (über 750 cm³):*** Schaub/Schmidt-Hietschold (Honda CBR 900); ***Kl. 7 (125er):*** Oettel/Hilgert (Aprilia Extrema); ***Kl. 8 (SoS):*** Meinefeld/Kerak (MuZ Skorpion); ***Kl. 9 (BoT):*** Pohlack/Schulz (Ducati 900 SL); ***Kl. 12 (Formel 61):*** 1. Hofmann/Guhn (Honda CB 450);

Aprilia-RS 250-Cup, 1. Lauf: ***1.*** Peter Rink, ***2.*** Christian Weber, ***3.*** Achim Schmidt; ***2. Lauf:*** ***1.*** Peter Rink, ***2.*** Norbert Klein, ***3.*** Dorothea Späth; ***Kawasaki-ZXR 400-Cup, 1. Lauf (Nürburgring) :*** ***1.*** Volker Krumme, ***2.*** Frank Intemann, ***3.*** Robert Nolden; ***2. Lauf (F):*** ***1.*** Alexander John, ***2.*** Volker Krumme, ***3.*** Steffen Timm; ***3. Lauf (F):*** ***1.*** Volker Krumme, ***2.*** Christoph Bayer, ***3.*** Thomas Berke; ***Triumph-Speed-Triple-Challenge, 1. Lauf (Nürburgring) :*** ***1.*** Claus Ehrenberger, ***2.*** Stefan Scheschowitsch, ***3.*** Frank Heidger;

Sieger zweiter Lauf zur Junior-Trophy, Sprint-Rennen Simmern (15./16.04.): ***Mofas:*** Bernhard Schörwerth (Batavus); ***Mofa plus:*** Jürgen Werner (Hercules Prima); ***Bunny-Cup (Serie):*** Hilmar Kahnt; ***Bunny-Cup (Tuning):*** Adrian Schmidt (beide Winking Bunny); ***Viertakter bis 50 cm³:*** Thomas Robens (Honda Dax); ***Viertakter über 50 cm³:*** Roman Nilges (HRC-Dax 85); ***Zweitakter bis 50 cm³:*** René Jung (Aprilia SR 50); ***80er:*** Sven Damm (Benelli 80); ***Scootermatic (Roller bis 70 cm³):*** Rudolph Rott (Piaggio Quartz); ***Roller bis 185 cm³:*** Rudolph Rott (Piaggio SKR 125); ***Roller über 185 cm³:*** Roger Spies (Vespa 200); ***Gespanne:*** Merkens/Merkens (Honda CB 125)

• Beginners-Training • Off Road-Lehrgänge • Junior-Trophy • Gespann-Fun • Trial-Camp • Serienmaschinen-

SMALL TALK

Neuer „Chef" der MOTO aktiv-Boxen-Küche ist ***Herbert Kühn***, der damit die Funktion von Heike Schmidt-Hain übernimmt. ••• Der ***Trial-Grundkurs*** in Ludwigshafen-Kerzenheim (Veranstaltung 5004), im Jahres-Programmheft noch für den 18. bis 20.08 terminiert, mußte ***verschoben*** werden. Neuer Termin: ***25. bis 27. 08.*** ••• In Val de Vienne feierte die brandneue MOTO aktiv-***Hochleistungs-Funkanlage*** ihre Premiere. Ein 15 Meter hoher Sendemast samt Relaisstation mit 50-Watt-Power gewährleisten nun auch eine direkte, störungsfreie Funkverbindung zu ***Streckenposten***, die in Senken oder hinter Hügeln stationiert sind ••• SMT-Pilot ***Jochen Sack*** spendete der ***Streckensicherung*** für „herausragende Arbeit" spontan ein 50-Liter-Faß „Gerstenkaltschale" •••

TRAVEL-LINE

Wer einen Grund sucht, mit dem Bike das Nordkap anzusteuern, dem kann MOTO aktiv helfen: Tourenspezialist Hans Helmcke hat eine Roadbook-Rallye mit touristischem Charakter durch den nördlichen Teil Europas ausgearbeitet, die eine interessante Ergänzung zum eigenen Skandinavienurlaub darstellt. Die Fahrtzeit kann frei zwischen April und Ende September gewählt werden, anschließend folgen die Auswertung und eine Siegerehrung im Oktober. Wer mitmachen möchte, kann die Nennungsunterlagen bei Fahrtleiter Hans Helmcke (Telefon 0531/791541) anfordern. Die Teilnahme kostet zwischen 90 und 120 Mark.



Stand-Geld: Die Dschungelrallye Malaysia winkt mit satten Prämien

Sich regen bringt Dollar-Segen

Bei MOTO aktiv geht's Off Road-mäßig richtig rund: Das Angebot reicht vom Grundlehrgang bis zur hochdotierten Rallye.

Von Thomas Beyer

Pack die Stollenreifen ein, und dazu das Endurolein...", oder wie war doch gleich das Marschlied der Off Road-Cracks? Wenn es darum geht, die Sehnsucht nach losen Fahrbahnen, Staub und Schotter zu stillen, ist MOTO aktiv die richtige Adresse. Aber nicht alle Enduro-Besitzer verfügen über die entsprechenden Voraussetzungen und Erfahrungen für einen Trip abseits der Straße. Einsteigern bietet sich da vom 14. (Anreise) bis 18. Juni der dreitägige Enduro-Grundkurs in Eisenhüttenstadt (Brandenburg) an. Dort werden elementare Dinge zum Fahren auf verschiedenen Oberflächen geübt. Wer schon gewisse Grundkenntnisse mitbringt und seinen ersten Fernreise-Trip geplant hat, kann sich am selben Wochenende auf dem parallel stattfindenden Enduro-Reiselehrgang auf unverhoffte Eventualitäten vorbereiten lassen. Zwei Wochen später, vom 29. Juni bis 2. Juli, findet im hessischen Seeheim ein Enduro-Grundlehrgang ausschließlich für Frauen statt. Mehr als nur Erfahrung, nämlich puren Spaß und bares Geld, läßt sich bei der Dschungel-Amateur-Rallye in Malaysia gewinnen: Ein heimischer Getränkehersteller schüttet satte 16500 US-Dollar als Preisgeld für Sieger und Plazierte aus und sorgt sogar für TV-Übertragung – wenn das keine über-



Stand-Pauke: Lehrling im Gelände

zeugenden Gründe sind, die ersten beiden Dezember-Wochen (1. bis 15.) im warmen Osten zu verbringen. Nennungsschluß für die „Dollar-Rallye" ist in Kürze, Schnellentschlossene erhalten alle Infos bei der Geschäftsstelle.

D•A•T•E•S

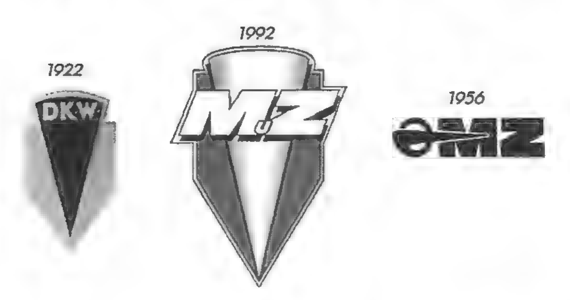
07.-11.06.: Begleitete Tour „Ost-Erzgebirge"
10.06.: Sicherheits-Training, Rendsburg
12.06.: Sprintrennen, Brünn/CZ (3. Lauf zur SMT)
13.-14.06.: Vier-Stunden-Rennen, Brünn/CZ (4. Lauf zur SMT)
14.-18.06.: Enduro-Grundkurs, Eisenhüttenstadt/Brandenburg
14.-18.06.: Enduro-Reiselehrgang, Eisenhüttenstadt/Brandenburg
14.-18.06.: Trial-Training, Groß-Heubach
16.-18.06.: Junior-Trophy, Bad Kreuznach
16.-18.06.: Technik-Grundkurs für Frauen „Wartung des eigenen Motorrades", Hockenheim
29.06.-02.07: Enduro-Grundkurs für Frauen, Seeheim/Südhessen
01.-22.07: Erste Enduro-Adventure-Tour, Island
07.-09.07.: Wochenend-Tour „Bergstraße-Odenwald-Neckar"
07.-09.07.: Trial-Training, Kassel /Harz
07.-09.07.: Sportfahrer-Lehrgang, Zolder/B
09.-11.07.: Rennfahrer-Schule, Zolder/B
13.-16.07.: Vier-Stunden-Rennen, Zolder/B (5. Lauf zur SMT)
23.07.-12.08.: Zweite Enduro-Adventure-Tour, Island
31.07.-01.08.: Freies Renn-Training, Brünn/CZ

MOTO aktiv e.V., Geschäftsstelle
Wehrdaerstraße 116,
35041 Marburg
Telefon 06421/8 20 85
Fax 06421/8 20 97
E-Mail 06421/85 90 3

Das Jahresprogramm 1995 ist gegen fünf Mark in Briefmarken erhältlich

Trophy • Alpenrallye • Technik-Kurse • Enduro-Adventure • Dschungelrallye Malaysia • Fortbildungsseminare •

Ein individueller



Falls Sie uns nur von unserer Tradition her kennen sollten:
Das sächsische Motorrad- und Zweiradwerk ist mit seinen Vorläufern DKW und MZ zwar die älteste, aber heute als MuZ zugleich auch die jüngste und innovativste deutsche Motorradfabrik.

Von 0 auf 100 in kürzester Zeit: Seit unserer Neugründung im Jahr 1992 sorgen wir dafür, daß Motorradgeschichte wieder verstärkt in Deutschland geschrieben wird.

Der Einsatz von über 170 hochqualifizierten Mitarbeitern sowie von 50 Millionen DM Investitionen in Forschung und Entwicklung, eine neue Fertigungsstätte, beispielhafte Betriebseinrichtungen und ein modernes Qualitätswesen zahlt sich aus: In Europa, den USA, Südamerika, Japan und weiteren Ländern erfahren die Modelle aus der neuen MuZ-Motorradschmiede in Zschopau-Hohndorf ein rasant wachsendes Interesse.

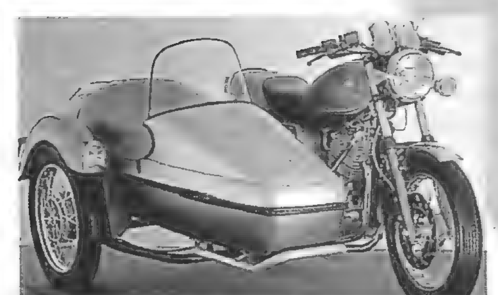
Das MuZ-Erfolgsrezept: Höchste Fertigungsqualität, eine flexible und zukunftsweisende Produktpalette und ein angemessenes Preis/Leistungsverhältnis.

Auf Überholspur: Die Produkte der MuZ-Vorgänger gehörten viele Jahrzehnte lang zur Spitze bei Straßenrennen und im Geländesport. Nahtloser Anschluß: Mit der neuen SKORPION von MuZ wurden 1994 beim "Sound of Singles" die britische Vizemeisterschaft errungen und innerdeutsche Erfolge nach Hause gefahren.

Vom Einsteigermodell SPORTSTAR und dem umweltfreundlichen Elektroroller CHARLY über die COUNTRY und die SILVERSTAR bis zur SKORPION in Ihrer Sport-, Touren- und Replica-Version: Ausgeprägte Individualität, höchste Zuverlässigkeit und optimales Fahrvergnügen sind durchgängig die kennzeichnenden MuZ-Merkmale.

MuZ. Motorräder unserer Zeit.





MuZ auf Achse.
Alle MuZ-Modelle zum Testen: MuZ bietet ständig Probefahrten auf Motorradtreffen in ganz Deutschland an. Wann und wo Sie uns in Ihrer Nähe finden können, erfahren Sie von Ihrem Händler oder über unsere

INFO-TELEFONNUMMER
0130/83 59 91

Typ steigt auf...



01099 Dresden, Alfred Kallich
Glacisstraße 5, Tel. 0351/55982
01219 Dresden, Bernd Hinkel
Wilhelm-Franke-Straße 25, Tel. 0351/4707413
01445 Radebeul, Gottfried Aehlig
Meissner Straße 438, Tel. 0351/74433
01737 Kurort Hartha, Zweirad-Center-Schubert
Am Kurplatz 3, Tel.035203/37278
01762 Schmiedeberg, Lutz Wolf
Pöbeltalstraße 151
01809 Dohna, Gärtner's Motorradshop
Karl-Marx-Straße 24, Tel.03529/512774
01906 Burkau, Rolf Scheibe
Gärtnereiweg 8, Tel 035953/6379
01909 Goldbach, Gebrüder Marschner
Dresdener Straße 4, Tel. 03594/3492
02708 Großschweidnitz, Jürgen Thomas
OT Sachsenfreund 8, Tel.03585/3549
02957 Weißkeißel, Motorradhaus Noack
Am Braunsteich 2, Tel. 03576/41094
04109 Leipzig, Zweirad-Service,
Jahnallee 36, Tel.0341/9803236
04357 Leipzig, Erhardt Haage
Kieler Straße 41, Tel.0341/6021307
04657 Rathendorf, Bernd Schlegel
Dorfstraße 40, Tel.03433/60573
04838 Doberschütz, Karl-Heinz Rudolph
Eilenburger Straße 21, Tel.034244/50378
06128 Halle, Werner Przybylski
Richard-Schatz-Straße 27, Tel. 0345/42400
06193 Halle-Teicha, Rascha's Motorradtechnik
Wallwitzer Straße 3, Tel. 034606/20233
06295 Eisleben-Helftau, Peter Goltz
Angerstraße 16, Tel.03475/717054
06348 Großörner, Sommer's-Motorradcenter
Mansfelder Straße 15, Tel.03476/813456
06502 Neinstedt, Kurt Kranz
Thalenser Straße 14, Tel. 03947/3085
06773 Gräfenhainichen, Karl-Heinz Hopp
Wittenberger Straße 59, Tel. 034953/22045
06774 Pouch, Bruno Dietrich
Feldstraße 1, Tel.03493/55117
06847 Dessau, CW - Motorrad GmbH
Johann-Meyers-Straße 12, Tel. 0340/7910240
07907 Schleiz-Oschitz, Wolfgang Oelsner
Kulmgasse 4, Tel. 03663/2877
07922 Seubtendorf, Jürgen Teichert
Ortsstraße 53, Tel.036646/22541
07937 Zeulenroda, Michael Hadlich
Dr.-Stemler-Straße 17, Tel. 036628/83665
08304 Schönheide, Reinhold Härtel
Schwarzwinkel 17, Tel. 037755/2258
08352 Grünstädtel, Jürgen Merkel
Schwarzenberger Straße 5, Tel. 03774/81223
08412 Leubnitz, Joachim Knorr
Paul-Pilz-Straße 3, Tel.03761/2901
08451 Crimmitschau, Frank Sänger
Leipziger Straße 194, Tel.03762/2845
09111 Chemnitz, Martin Kreisig
Zieschestraße 17, Tel. 0371/62345
09337 Hermsdorf, Autohaus Christian Schmidt
Am Sachsenring 1, Tel. 03723/411066
09350 Heinrichsort, Werner Schubert
Burgwaldweg 7
09366 Niederdorf, Thomas Oertel
Chemnitzer Straße 48, Tel.037296/3288
09481 Scheibenberg, Zweirad Böttger
Silberstraße 36-38, Tel.037349/8380
09661 Hainichen, Motorrad-Herfter
Frankenberger Straße 58, Tel. 037207/49233
09669 Frankenberg, Benno Brandtstädter
Badstraße 22, Tel.037206/2895
10559 Berlin, Wendel Motorräder GmbH
Wilsnacker Straße 35, Tel. 030/3942054
13156 Berlin, Eberhardt Jung
Dietzgenstraße 14, Tel. 030/4762394
15517 Fürstenwalde, Motorrad-Krause
August-Bebel-Straße 95, Tel. 03361/5143
16348 Groß Schönebeck, Hans-Jürgen Bergk
Ernst-Thälmann-Straße 41, Tel. 033393/384
16761 Hennigsdorf, Heiko Ebert
Berliner Straße 28, Tel.03302/24082
17033 Neubrandenburg, Motorrad Staschke
Stargarder Straße 39, Tel.0395/666488
17154 Neukalen, Richard Neuhaus
John-Brinkmann-Straße 5, Tel.039956/20472
17438 Wolgast, Dieter Meißner
Wilhelmstraße 29, Tel.03836/202095
18507 Grimmen, Andreas Gerds
Stralsunder Straße 4, Tel.038326/2434
19258 Boizenburg, Zweirad-Center Strauß
Am Mühlenteich 2, Tel. 038847/53016

19370 Parchim, Hans-Ulrich Schifft
Wiesenring 38, Tel.03871/215560
21279 Hollenstedt, Bikerstation GmbH
Hauptstraße 18, Tel. 04165/82118
21339 Lüneburg, Roller-Shop Lüneburg
Goseburgstraße 27, Tel. 04131/38679
21776 Wanna, Autohaus Udo Krause
Landesstraße 34, Tel. 04757/529
22305 Hamburg, Günter Schroll
Steilshooper Straße 2, Tel. 040/294769
22335 Hamburg, LA MOTO
Alsterkrugchaussee 545, Tel. 040/502101
24148 Kiel, Zweirad Lenk
Schönberger Straße 160, Tel. 0431/723721
24534 Neumünster, Uhlig Motorräder GmbH
Brachenfelder Straße 37, Tel. 04321/22002
24878 Jagel, FKH Motorrad Treff
Bundesstraße 24, Tel. 04624/3696
25436 Uetersen, Helmut Fülscher
Katzhagen 15, Tel. 04122/41359
26802 Moormerland, F. Uken
Ulrichstraße 1, Tel. 04954/2071
27404 Zeven, Kraftrad-Technik Zeven
Bremervörder Straße 12, Tel. 04281/6669
27616 Bokel, HJM Motorradtuning
Schmiedeweg 2, Tel. 04748/3853
28219 Bremen, Biermann & Thoneick
Waller-Heerstraße 183, Tel. 0421/394411
28816 Bremen-Brinkum, Scharlau-Autozubehör GmbH
Bremer Straße 120a, Tel. 0421/875945
29355 Beedenbostel, Klaus Schuhmann
Bahnhofstr. 5, Tel. 05145/416
29683 Dorfmark, Bikerstation, Filiale Soltau
Westendorfer Str. 47, Tel. 05163/6955
31089 Duingen, Engfer Kraftfahrzeuge
Im Südfeld 2, Tel. 05185/6404
33178 Borchen, Motorrad-Center GmbH
Bachstraße 12, Tel. 05251/38562
34281 Gudensberg-Deute, Laaks Motorrad GmbH
Schulstraße 5, Tel. 05603/93170
35091 Bürgeln, Hubertus Mark
Zum Loh 1, Tel. 06427/8511
36148 Kalbach, Druschel Motorradhandel
Hauptstraße 25, Tel. 06655/8489
37081 Göttingen, K.&B. Schenkhut
Posthof 10 B, Tel. 0551/62212
38835 Osterwieck, Autohaus Osterwieck GmbH
Lüttgenröder Str. 1, Tel. 039421/74072
39124 Magdeburg, Motorradhaus Aigmüller und
Steinbach, Insleber Straße 17, Tel.0391/222023
39261 Zerbst, Hilmar Anhold
Friedensallee 24, Tel. 03923/4571
42277 Wuppertal, Schwarz GmbH
Oststraße 32-36, Tel. 0202/661861
44866 Bochum-Wattenscheid,
Zweirad Classic & Fun Bikes GmbH
Weststraße 178, Tel. 02327/321422
45478 Mülheim a.d.Ruhr,
Briel Motorsport GmbH
Weseler Str. 44, Tel. 0208/57506
46395 Bocholt, Paul Rose KG
Dingdener Str. 60, Tel. 02871/25120
46614 Schermbeck, Michael Klapthor
Im Heettwinkel 136, Tel. 02853/1746

47877 Willich, H&B Motorradtechnik GmbH
Unterbruch 56, Tel.02154/5579
48727 Billerbeck, VAG-Händler Erhard Wenner
Von-Galen-Straße 2, Tel. 02543/9668
49429 Visbek, Zweirad-Technik Manfred bei der Hake
Ahlhorner Straße 2, Tel. 04445/7542
49163 Bohmte-Hunteburg, Reinhold Stambusch
An der Schmiede 5, Tel. 05475/831
50677 Köln, TM-Motorrad-Zubehör-Center
Bonner Straße 53-63, Tel. 0221/385507
51503 Rösrath-Hoffnungsthal, Zweirad-Schneider
Hauptstraße 151, Tel. 02205/1292
52064 Aachen, Werner Hasselhuhn
Römerstraße 15-17, Tel. 0241/403666
53842 Troisdorf-Spich, Bike & Trike
Hauptstr. 226-228, Tel. 02241/406607
53881 Euskirchen, Bernd Schubert
Lilienstraße 55, Tel. 02251/64142
54329 Konz b. Trier, Günter H. F. Rohe
Karthäuser Str. 134-138, Tel. 06501/4814
54518 Osann-Monzel, MuZ-Treff Ch. Blaschke
Trierer Straße 15, Tel. 06535/210
55116 Mainz, Zweirad Lustenberger
Mittlere Bleiche 31-35, Tel. 06131/227463
55218 Ingelheim, Theuerkauf GmbH
Hochstraße 48, Tel 06132/8046
55543 Bad Kreuznach, Dettmar & Kümpel
Planinger Straße 39, Tel. 0671/67415
56567 Neuwied, Zweirad-Service Matthias Pilopp
Feldkircher Straße 41, Tel. 02631/73361
58256 Ennepetal, Motorrad-Dietze
Kölner Straße 191-205, Tel. 02333/87020
63694 Limeshain, PS Corner, Motorradtechnik GmbH
Wernher-von-Braun-Str. 15, Tel. 06047/5824
64743 Beerfelden, Auto-Schäfer
Mümlingtalstraße 93, Tel. 06068/1538
65428 Rüsselsheim, DONGHAI GmbH
Uranstraße 7, Tel. 06142/64338
65929 Frankfurt-Hoechst, Matheis & Klose GmbH
Königsteiner Str. 64 A, Tel. 069/303081
66687 Wadrill, Armin Collet
Weidenweg 7-9, Tel. 06871/2907
67714 Waldfischbach/Burgalben, Zweirad-Klein
Hauptstraße 169, Tel. 06333/5214
68766 Hockenheim, Zweirad-Zieger
Kollmerstraße 1, Tel. 06205/6954
70372 Stuttgart, Motorradhaus Groß
Brunnenstraße 53, Tel. 0711/9559530
70376 Stuttgart, Erwin Kurz
Aachener Straße 34, Tel. 0711/544603

71229 Leonberg, Eberhard Böhmler
Salzburger Straße 9, Tel. 07152/45215
73312 Geislingen, Zweirad-Nägele GmbH
Stuttgarter Straße 11, Tel. 07331/66393
76137 Karlsruhe, RWE Motorsport
Winterstraße 44 b, Tel. 0721/387590
76437 Rastatt, Wahl & Fischer GmbH
Karlsruher Str. 17-19, Tel. 07222/21939
77704 Oberkirch, Motorrad-Schappacher GmbH
Appenweierer Straße 12, Tel. 07802/7959
77933 Lahr/Schwarzwald, Kollmer GmbH
Breisgaustraße 23, Tel. 07821/4524
78239 Rielasingen-Worblingen, Micha's Bikershop
Hörisstraße 67, Tel. 07731/52296
79379 Müllheim, Zweirad-Meier GmbH & Co KG
An der B 3, Tel. 07631/12688
81140 Olching, Motorrad Fuchs
Gottlieb-Daimler-Str. 4, Tel. 08142/3262
84034 Landshut, Franz Kiermaier
Gündlkoferau 11, Tel. 08765/1282
84556 Kastl, Ernst Zirhut
Zwislspergerstraße 1, Tel. 08671/6623
86154 Augsburg, MOTOP
Zollnerstr. 30, Tel. 0821/422777
86866 Grimoldsried, Motorradtechnik Rudi Bogner
Schulstraße 6, Tel.08204/377
88285 Bodenegg, Zweirad Schmidt
Eichelstraße 18, Tel. 07520/91111
90574 Roßtal, Motorrad-Welling
Gewerbering 9, Tel. 09127/6223
91578 Leutershausen, Craft Company
Schillingsfürsterstraße 18, Tel. 09823/8193
93158 Teublitz, Motorrad Hauptig
Regensburger Straße 52, Tel.09471/9193
94405 Landau/Isar, Franz Hauser
Bahnhofstraße 30, Tel. 09951/7647
95028 Hof, Motorrad Grässel
Mühldamm 18, Tel. 09281/3108
96050 Bamberg, Motorrad-Scherer
Erlichstraße 93, Tel. 0951/14839
97318 Kitzingen, Freitag GmbH
Muldenweg 8, Tel. 09321/24444
97762 Hammelburg, Zweirad-Center Keller
Dr.-Georg-Schäfer-Str. 12, Tel. 09732/2215
98617 Belrieth, Gisbert Menz
Hauptstraße 93, Tel. 036949/1519
99091 Erfurt, Zweirad-Center Michalowski
Kamenzer Str. 4, Tel.0361/713523
99310 Bösleben, Volker Künzel
Hauptstraße Nr. 38, Tel. 036200/355
99423 Weimar, Kurt Apel
Ernst-Thälmann-Straße 39, Tel.03643/202254
99718 Greußen, Greußener Motorradpark GmbH
Nordhäuser Straße 59, Tel.03636/703444
99837 Berka, Zweirad-Center
An der Stedte 1, Tel.036922/28107

SPORT

RADWECHSEL

Formel 1-Stars und Motorräder

Damon Hill: Motorräder sind die heimliche Liebe des Williams-Stars und Formel 1-Vizeweltmeisters von 1994





Vieles haben die Formel 1-Rivalen Damon Hill und Michael Schumacher nicht gemein, aber eines verbindet sie: ihre Begeisterung für Motorräder.

Von Malte Jürgens und Michael Schmidt; Fotos: Wilhelm, Masters, Kutschera, Archiv

Weltmeister Michael Schumacher favorisiert im Gegensatz zu seinem Konkurrenten Damon Hill auf zwei Rädern mehr den gemütlichen Stil des Reisens. „Bei einem Rennwagen", gibt der Benetton-Star unumwunden zu, „weiß ich genau, wann er in den Grenzbereich fährt, wie er rutscht und was ich tun muß, um ihn wieder einzufangen. Die Vorstellung, daß mir auf dem Motorrad beim Gasgeben in Schräglage das Hinterrad schlagartig wegrutscht, sträubt mir einfach die Haare." Hill würden solche Momente wohl weniger erschrecken – immerhin fuhr er sechs Jahre lang erfolgreich Motorradrennen.

Der in Monte Carlo lebende Schumacher läßt es denn auch sehr entspannt angehen, wenn ihm der übervolle Terminkalender ein bißchen Zeit zum Motorradfahren genehmigt. Sein Lieblingsbike zum eleganten Durchschwingen auf der Corniche, der berühmtesten Küstenstraße an der Côte d'Azur, stammt aus Bologna: eine knallig sonnenblumengelbe Ducati M 900 Monster.

Abgeholt hat er die Maschine bei dem einstigen Cagiva- und Suzuki-Werkspiloten Virginio Ferrari. Der heutige Chef des Ducati-Werksteams in der Superbike-WM führt zusammen mit seiner Frau Anna gewissermaßen zweitberuflich die Ducati-Vertretung in Monte Carlo. „Die Ducati gefällt mir unheimlich gut", sagt der 26jährige Schumacher. „Sie



Michael Schumacher: mit der Ducati M 900 Monster und im Benetton-Renault durch seine Wahlheimat Monte Carlo



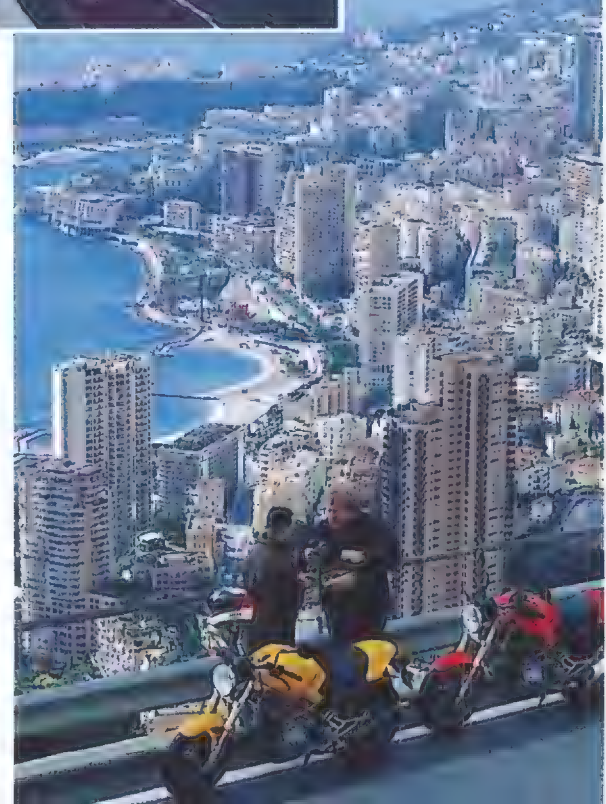
Reif für die Insel: Hill gehörte zu den Besten im britischen Clubsport



Rad an Rad: Hill 1982 bei einem Cup-Rennen im Zweikampf mit dem bekannten britischen Motorradsport-Journalisten Mat Oxley



Just for fun: Für Michael Schumacher sind Motorradtouren mit der Ducati ein angenehmer Ausgleich zum harten Streß der Formel 1-Weltmeisterschaft



Rast auf der Monster-Tour: Schumacher und Autor Jürgens in Monaco

Formel 1-Stars

hat ein tolles Fahrwerk, gute Bremsen und einen Motor, der von unten heraus so richtig kräftig anschiebt."

Von den japanischen vollverkleideten Vierzylindern, die seine Jugend begleiteten und dem gelernten Automechaniker die ersten eindrücklichen und prägenden Geschwindigkeitserlebnisse auf zwei Rädern vermittelten, hat sich Schumacher inzwischen getrennt. „Ich möchte eigentlich kein Motorrad mehr, das weit über 200 km/h schnell ist", sagt der Mann, der im Formel 1-Auto mit Tempi um die 340 km/h sein Geld verdient. „Natürlich würde ich damit dann doch mal probieren, was so geht, aber ich glaube, ich würde mich dabei nicht sehr wohl fühlen."

Das Behagen am Bummeln mit hubraumstarken Zweirädern genießt der Profi-Rennfahrer auch mit der Harley-Davidson Heritage Softail. Schumacher fasziniert besonders der tiefe Schwerpunkt einer Harley. „In einem Formel 1-Rennwagen ist die Lage des Schwerpunkts extrem wichtig. Je tiefer, desto besser. Bei der Harley habe ich manchmal das Gefühl, als läge der Schwerpunkt schon unterhalb des Asphalts. Deshalb fühle ich mich damit unglaublich wohl."

Noch fehlen ihm mangels Freizeit Kilometer auf beiden Maschinen, aber das soll sich ändern. „Ich habe jetzt hier in Monaco ein paar Motorrad-Freunde gefunden, die mich nicht als Star behandeln, sondern als ganz normalen Kumpel." Mit denen wird das deutsche Sportidol, so oft es eben möglich ist, auf Tour gehen.

Eher passiv ist im Moment dagegen Damon Hills Verhältnis zum Zweiradfahren. Sein Williams-Vertrag verbietet ihm leider jede gefährliche Art der Fortbewegung. Nur zu Fototerminen für Sponsor Rothmans darf Hill gelegentlich auf heiße Öfen steigen. Seine private Maschine, eine BSA Lightning 650, Baujahr 1968, steht unter einer Plane verpackt in der Garage im Londoner Westen.

Motorräder sind die heimliche Liebe des elffachen Formel 1-Grand Prix-Siegers und Vizeweltmeisters geblieben. Schließlich gehört er zu den wenigen Formel 1-Stars, die ihre Rennkarriere auf zwei Rädern begonnen haben (siehe auch Kasten ab Seite 201).

1979 nahm der heute 34jährige Engländer erstmals an Wettbewerben teil. Zuerst nur bei Trials, später auch auf der Rennstrecke. Kleine Clubrennen, denn internationale Meisterschaftsläufe hätten den

schmalen Geldbeutel des jungen Hill gesprengt. Die Familie knabberte an einem Schuldenberg, der ihr nach dem Flugzeugabsturz von Vater Graham Hill im November 1975 geblieben war. Zusammen mit dem populären zweimaligen Formel 1-Weltmeister starben sechs Teammitglieder. Die Privatmaschine war nicht versichert.

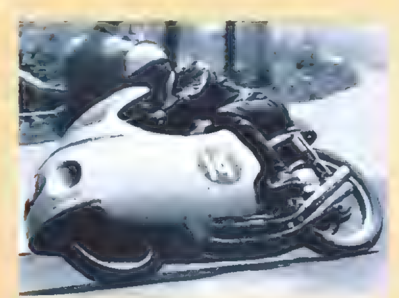
Aus Geldmangel mußte Damon Hill als Fahrer, Teamchef und Mechaniker in Personalunion auftreten. Um die Spesen mit Start- und Preisgeldern wieder einzuspielen, fuhr der Brite an einem Wochenende mit seinen Yamaha TZ-Rennern sowohl in der 250er als auch in der 350er Klasse. Den Lebensunterhalt verdiente sich Schumachers größter Rivale damals als Motorradkurier in London.

Die Phase der Motorradrennen dauerte von 1979 bis 1984. Unter dem Strich blieben 72 Klassensiege, Hills noch in der Formel 1 gültiger Ruf als Regenspezialist und der Titel „Champion of Brands". Eine in der englischen Clubszene

VON ZWEI AUF VIER RÄDER: PROMINENTE UMSTEIGER



John Surtees ist bislang der einzige Pilot, der auf dem Motorrad und im Formel 1-Rennwagen Weltmeister wurde. In der 500er Klasse errang der Brite vier WM-Titel auf MV Agusta: 1956 sowie zwischen 1958 und 1960. Dazu kamen drei Titel bei den 350ern. Dann wechselte Surtees auf vier Räder und gewann 1964 auf Ferrari die Formel 1-WM. Ende der sechziger Jahre fuhr er für Honda. Als sich seine Karriere als Fahrer dem Ende zuneigte, begann Surtees mit der Konstruktion von Rennwagen der Formel 1 und Formel 2.



Big John: der Engländer Surtees holte WM-Titel auf der MV Agusta und im Formel 1-Rennwagen von Ferrari







Mike the Bike: Hailwood siegte auf Honda und MV Agusta

Mike Hailwood war ebenfalls sehr vielseitig begabt. Schon als Motorrad-Champion – insgesamt gewann er in den sechziger Jahren neun Titel in den Klassen 250, 350 und 500 cm^3 – versuchte sich der populäre Brite parallel in der Formel 1. Ab 1971 verschrieb er sich ganz dem Autosport, wurde 1972 auf einem Surtees Formel 2-Europameister und buchte auch in der Formel 1 Spitzenplätze. Nach einem schweren Unfall beim deutschen Grand Prix 1974 am Ring mußte Hailwood seine Autokarriere beenden. 1981 starb er bei einem Autounfall.

Auch im Auto ein Champion: Formel 2-Europameister Hailwood





Jacky Ickx fuhr Trial und Enduro, bevor er Mitte der sechziger Jahre seine lange und erfolgreiche Autokarriere begann. Seine größten Erfolge feierte der Belgier 1969 und 1970, als er hinter Jackie Stewart und Jochen Rindt jeweils Vizeweltmeister in der Formel 1 wurde. Den Sprung ganz nach oben schaffte der langjährige Ferrari-Werksfahrer jedoch nie. Ickx startete später auch für das Porsche-Werksteam bei Langstreckenrennen – zum einen im Sportwagen, zum anderen im allradgetriebenen 911er bei der Rallye Paris–Dakar.



Großer Sprung: Der Belgier Jacky Ickx mauserte sich vom Zündapp-Werksfahrer im Enduro-Sport zum Star in der Formel 1



hoch angesehene Auszeichnung, zählt doch die Berg-und-Tal-Bahn von Brands Hatch zu den schwierigsten Rennstrekken auf der Insel.

Daß der talentierte Damon Hill schließlich nicht im Motorrad-Grand Prix-Sport, sondern doch auf vier Rädern gelandet ist, hatte zwei Gründe. Seine Mutter überzeugte ihn, daß Autorennen sicherer sind. Der gewichtigere Grund: „Im Rennauto konnte ich Geld verdienen. Fürs Motorradfahren interessierten sich potentielle Sponsoren nicht."

Träumen ist trotzdem erlaubt. „Wenn mir einer jetzt ein Rennmotorrad hinstellen würde, müßte man mich zurückhalten. Ich wollte sofort aufsteigen und losbrausen", juckt es den Formel 1-Star immer noch in den Fingern.

Letztlich ist Damon Hill jedoch froh, daß es ihn ins Auto verschlagen hat: „Die Gefahr, sich schwer zu verletzen, ist bei beiden Sportarten gegeben. Auf dem Motorrad ist sie aber größer. In Donington habe ich letztes Jahr zum ersten Mal Wayne Rainey getroffen. Sein Bild im Rollstuhl hat mich ziemlich mitgenommen. Als ich später in meinen Williams-Rennwagen gestiegen bin, war ich froh, daß ich um mich herum so erheblich Knautschzone hatte." □



Johnny Cecotto war gerade 19, als er 1975 gegen den großen Favoriten Giacomo Agostini den Titel in der 350er Straßen-WM gewann. Auch in der 500er WM mischte der Venezolaner mit: drei GP-Siege und der dritte WM-Rang von 1978 sind seine besten Ergebnisse. 1981 sattelte Cecotto in die Auto-Formel 2 um, 1983 und 1984 fuhr er 18 Grand Prix in der Formel 1. Nach einem schweren Unfall mußte der Südamerikaner 1984 sein Formel 1-Engagement beenden. Seitdem fährt Cecotto in Deutschland erfolgreich Tourenwagenrennen.



Hochgefühl: Cecotto bändigte die 500er Yamaha am Nürburgring und schaffte später den Sprung in die Formel 1-WM







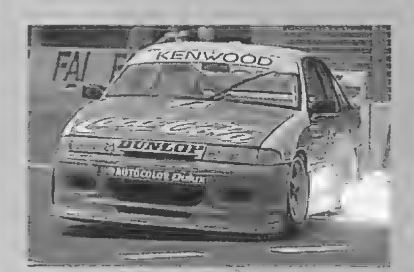
Sandmännchen: Hubert Auriol auf Wüstentour mit der Werks-BMW und am Steuer des Werks-Mitsubishi



Hubert Auriol schaffte das Double in der Wüste. 1981 und 1983 gewann der Franzose die Rallye Paris–Dakar mit der BMW, 1992 hatte er bei Paris–Kapstadt im Mitsubishi die Nase vorn. Dabei wurde Auriol noch milde belächelt, als er 1988 seinen Einstand in der Vierradszene gab – mit einem zunächst nicht konkurrenzfähigen Buggy. Der Wüstenszene blieb Auriol auch nach seinem Rücktritt als Fahrer verbunden: Heute führt er bei Paris–Dakar als Rennleiter das Kommando.



Wayne Gardner ist immer für spannende Action gut. Das zeigte er früher auf der 500er Werks-Honda und heute bei Tourenwagenrennen in seiner australischen Heimat. Auch in der DTM gab der 500er Weltmeister von 1987 bereits ein Gastspiel. 1992, kurz nach seinem Rücktritt vom Motorradsport, startete der wilde Wayne im BMW auf dem Nürburgring und boxte sich in seiner bekannten Manier durchs Feld. Ein längerfristiges Engagement in der DTM ließ sich für Gardner mangels Sponsoren bislang jedoch nicht realisieren.



Wilder Wayne: ob auf dem Motorrad oder im Tourenwagen – Gardner läßt's immer ordentlich krachen



Enduro-Sport für Jedermann

MASSEN BEWEGUNG

Wer sagt da, der Enduro-Sport sei tot? Selten zuvor konnten Stollenfreaks an einer solchen Fülle von Veranstaltungen teilnehmen.

Von Peter Mayer; Fotos: Stefan Wolf

Wir hatten fast doppelt so viele Nennungen, wie wir Fahrer auf unserer Strecke unterbringen konnten", jammert Erwin Deuschle vom MSC Frickenhausen. Und dennoch freut er sich, daß das erste Vier-Stunden-Enduro, das sein in der Nähe von Stuttgart beheimateter Club ausgerichtet hatte, mit über 100 gemeldeten Zwei-Mann-Teams auf Anhieb eine große Resonanz fand. Daß dem so sein würde, hätte sich der engagierte Off Road-Fan eigentlich ausrechnen können. Denn: Wenn es zunächst auch paradox klingen mag – Enduro-Veranstaltungen sind im Aufwind.

Doch halt. Grund zu vorschneller Freude besteht wenig. Enduro-Sport im ursprünglichen Sinn, mit anspruchsvollen und endlosen Off Road-Passagen, findet in Deutschland so gut wie nicht mehr statt. Wahrscheinlich auch dann nicht, wenn der Erlaß der Bundeswehr, der Off Road-Sport auf militärischen Übungsplätzen grundsätzlich verbietet (siehe Interview Seite 228), möglicherweise noch in diesem Jahr revidiert wird.

Doch Not macht erfinderisch. Anstatt sich ihrem Schicksal zu ergeben und der Lust am Off Road-Sport nur im benachbarten Ausland zu frönen, entwickelten findige Enduro-Freaks in den vergangenen Jahre Alternativen zu den sportlich immer mehr abgemagerten herkömmlichen Enduro-Wettbewerben. Ihre Maßgabe:

Es klingt paradox: Der Run auf den Enduro-Sport hält an




MGC
1
101

Enduro-Sport

Enduro-Piloten sind keine Moto Crosser. Nicht der Erfolg des Einzelnen, sondern der Spaß jedes Teilnehmers am Fahren abseits der Straße steht an oberster Stelle der Prioritätenliste. Ergebnis: Enduro-Rallye-Cup und IGE-Drei-Stunden Enduro-Meisterschaft.

Wobei sich speziell der Enduro-Rallye-Cup noch am ehesten an den Grundzügen des traditionellen Enduro-Sports orientiert. Die gezeiteten Wertungsprüfungen finden hier in aller Regel auf mehreren permanenten Moto Cross-Strekken statt, die zumeist über Zubringeretappen auf öffentlichen Straßen miteinander verbunden werden.

Worin gleichzeitig auch das Problem dieser Veranstaltungskonzeption steckt. Off Road-Passagen sind, abgesehen von den Cross-Pisten, eher Mangelware. Dennoch verhilft die entspannte Atmosphäre, der geringe Einstiegspreis (eine Clubsport-Jahreslizenz ist für 96 Mark zu haben, das Nenngeld beträgt pro Veranstaltung 70 Mark) und nicht zuletzt eine Klasseneinteilung, die versierte oder allzu ehrgeizige Enduro-Cracks aus der Amateur-Wertung ausschließt, dem Enduro-Rallye-Cup zu einem enormen Aufschwung. Zumal den über 300 Startern in diesem Jahr immerhin 17 Wettbewerbe geboten werden.

Einen anderen Weg, dem Enduro-Sport neuen Lebensatem einzuhauchen, geht die Interessengemeinschaft Enduro-Sport, IGE. Auf erweiterten Moto Cross-Pisten – so die Regel – finden mittlerweile neun Veranstaltungen zur sogenannten IGE-Drei-Stunden-Enduro-Meisterschaft statt, die, wie der Name sagt, in drei Stunden langen Rennen auf straßenzugelassenen Enduros ausgefahren werden. Ohne Lizenz und mit 50 Mark Nenngeld pro Veranstaltung ist man auch hier kostengünstig dabei.

Der Genuß von 100 Prozent Off Road in den IGE-Meetings müssen sich aber vor allem Anfänger mit etwas Schwellenangst erkaufen. Le Mans-Starts und ein für Enduro-Verhältnisse relativ kleiner Rundkurs rücken die Drei-Stunden-Hatz sehr in Richtung Moto Cross. Dagegen hilft, daß schon nach wenigen Runden die Positionen im Getümmel nur noch untergeordnete Bedeutung einnehmen und der restliche Druck von außen ohnehin mit einem Teamkollegen geteilt werden kann.

Womit die bislang von Genehmigungsproblemen gebeutelten Enduristen nicht nur wieder mal bewiesen haben, daß aus geteiltem Leid halbes Leid wird, sondern auf sportlich neuen Pfaden geteilte Freude eben doch zur doppelten Freude heranwachsen kann. □

Laß Papa rennen:
Enduristen in Doppelfunktion



ADRESSEN

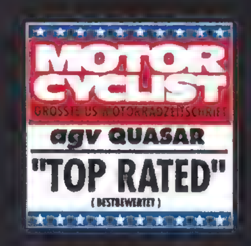
MOTO aktiv
Wehrdaerstraße 116, 35041 Marburg
Telefon 0 64 21/8 20 85
Telefax 0 64 21/8 20 97
Enduro-Lehrgänge sowie Alpenrallye

MOTORRAD ACTION TEAM
Enduro-Lehrgänge, Enduro-Wochenenden, Enduro-Touren
70162 Stuttgart
Telefon 07 11/1 82 20 18
Telefax 07 11/1 82 20 17

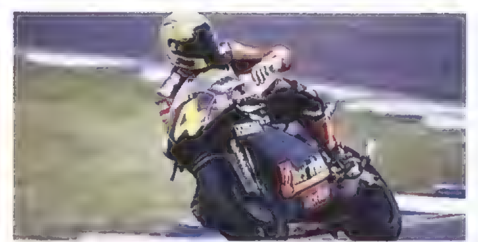
Enduro-Rallye-Cup
Enduro-Wettbewerbe für jedermann
Kontaktadresse: Wolfgang Butzner
Hövelhofer Straße 29
33129 Delbrück-Ostenland
Telefon 0 52 50/69 85
Telefax 0 52 50/4 11 69

IGE-Drei-Stunden-Enduros
Enduro-Wettbewerbe auf abgesperrtem Rundkurs
Kontaktadresse: Friedhelm Brandner
Reinhardstraße 9, 63571 Gelnhausen
Telefon und Fax 0 60 51/6 12 80

Der QUASAR von *agv* ist für jede Schräglage gut.



Wer sich im Rennsport auskennt, kennt auch ***agv***. 82 Weltmeisterschaften sagen da eine Menge aus. Keine andere Marke wurde von den Besten derart bevorzugt.
Der Star von ***agv*** ist das Modell QUASAR. Die Schale ist aus Tricomplex, einer Mischung aus Kevlar, Carbon und Glasgewebe. Die Innenausstattung ist aus coolmax, dem schweißabsorbierenden Material von Dupont. Die Visiere sind außen kratzfest und innen beschlaghemmend beschichtet. Für ausreichende Atemluft ist gesorgt - auch für einen kühlen Kopf. Technik vom Allerbesten - für die Besten.
Der ***agv*** QUASAR. DM 599,-*. Einfarbig DM 529,-*.



Max Biaggi, Worldchampion 250 cc



QUASAR DM 599,–*

* unverbindliche Preisempfehlung

agv Deutschland GmbH: Tel. 07182-550, Fax 07182-559
Schweiz: MOHAG AG, Tel. 01-4321525, Fax 01-4328114





Der Siegeszug der Zweitakt-500er

Giacomo Agostinis Haus in den Hügeln am Rand von Bergamo könnte glatt als Museum durchgehen. Das Wohnzimmer – übrigens mit einem beeindruckenden Panoramablick auf die pittoreske Altstadt – und die Räume unterm Dach sind überladen mit Erinnerungsstücken. Pokale, Urkunden, Modelle von Rennmaschinen, unzählige Fotos, Bücher und ein Halbschalenhelm aus den guten alten MV Agusta-Zeiten dokumentieren eindrucksvoll die glorreichen Rennerfolge des Hausherren.

122 Grand Prix und 15 WM-Titel hat Agostini zwischen 1965 und 1976 bei den 350ern und 500ern gewonnen. Beeindruckende Zahlen, mit denen der heute 53jährige Italiener souverän die ewige Bestenliste anführt. Seine letzte Weltmeisterschaft holte sich der Nationalheld vor 20 Jahren, und dieser Erfolg war ein ganz besonderer: Agostini durchbrach mit der 500er Zweitakt-Yamaha

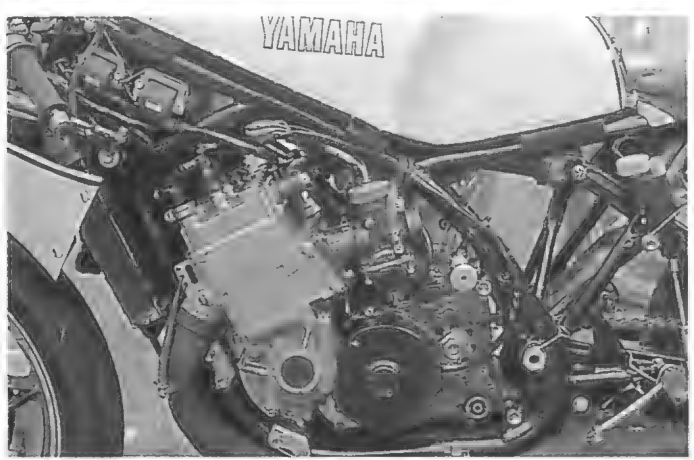
Blick zurück: Giacomo Agostini heute und 1975 beim Grand Prix Assen vor dem späteren Sieger Barry Sheene



TAKT-WECHSEL

Vor 20 Jahren ging die Ära der Viertakter in der 500er Straßen-Weltmeisterschaft zu Ende. Der Italiener Giacomo Agostini war der erste Champion mit einer Zweitaktmaschine in der Königsklasse.

Von Lothar Kutschera und Oskar Wieland; Fotos: Markus Jahn, Christian Lacombe


Zweitakt-Yamaha: vier Zylinder in Reihe, Membransteuerung, rund 100 PS bei 11 000/min


Viertakt-MV: vier Zylinder in Reihe, zwei obenliegende Nockenwellen, rund 100 PS bei 14 500/min

„Yamaha bot mir gutes Geld. Außerdem war klar, daß die Zukunft dem Zweitakter gehören würde."

Zweitakt-500er

die fast zwei Jahrzehnte dauernde Siegesserie der MV-Viertakter und leitete damit den Triumphzug der Zweitaktmaschinen in der Königsklasse ein.

Der Motorrad-Grand Prix-Sport Mitte der siebziger Jahre: Die Kategorien bis 50 und 350 cm³ waren noch im Programm, viele Piloten starteten in zwei oder sogar drei WM-Klassen, profillose Slicks und der Hanging-off-Fahrstil mit starker Gewichtsverlagerung des Piloten in der Kurve kamen in Mode. Gerannt wurde noch auf halsbrecherischen Straßenkursen wie Spa-Francorchamps, Isle of Man, Rijeka, Imatra – die Strecke mit dem Bahnübergang – und Brünn, aber auch moderne Pisten wie Hockenheim oder Paul Ricard gab es bereits als Grand Prix-Kurse.

Schon 1973 drohte die ruhmreiche MV-Zeit zu Ende zu gehen. Jarno Saarinen gewann in jener Saison auf der Werks-Yamaha souverän die beiden ersten 500er Grand Prix, ehe er beim 250er WM-Lauf in Monza ums Leben kam.

Yamaha suchte einen Nachfolger für den Star aus Finnland und eiste für 1974 schließlich den langjährigen Wunschpiloten Giacomo Agostini von MV Agusta los. Dem fiel die Trennung von dem italienischen Traditions-Rennstall nach neun Jahren nicht mehr sonderlich schwer: „Das Verhältnis zwischen mir und meinem MV-Teamkollegen Phil Read war sehr gespannt, da floß kein gutes Blut. Außerdem bot mir Yamaha gutes Geld, und ich hatte erkannt, daß die Zukunft dem leichteren und einfacheren Zweitakter gehören würde."

Eine richtige Entscheidung. 1974 landete MV mit Phil Read und Gianfranco Bonera zwar noch einmal einen Doppelerfolg vor dem Yamaha-Duo Länsivuori und Agostini, aber ein Jahr später sollte die italienische Bastion fallen.

Im Vergleich zu heute waren die 500er Werksmaschinen damals noch recht schwach auf der Brust. Die Spitzenwerte lagen bei knapp über 100 PS – mittlerweile produzieren die Halbliter-Geräte beinahe das doppelte. MV Agusta schickte weiterentwickelte Reihen-Vierzylindermotoren mit vier Ventilen pro Zylinder und zwei obenliegenden Nockenwellen ins Rennen. Ebenfalls vier Zylinder in Reihe hatte der Yamaha-Zweitakter. Suzuki, das dritte in der Halbliter-WM von 1975 engagierte Werk, setzte ebenfalls auf das Zweitakt-Konzept, ordnete die vier Zylinder aber kompakt in der quadratischen Square Four-Formation an.

Die Ballermänner von MV konnten den kreischenden Zweitaktern aus Fernost motorisch zwar noch Paroli bieten,



STARTSET BRINGT IHR ERSTES GELD IN SCHWUNG

Teamgeist. Leistung. Selbstvertrauen. Nicht nur im Sport, sondern auch beim Start ins Berufsleben ist es wichtig, die Kräfte zu bündeln und Kurs zu halten.

Die Partner der Sparkassen-Finanzgruppe haben dafür ein eigenes finanzielles »Kraftpaket« entwickelt: das StartSet.

Mit dem StartSet nutzen Sie konsequent die Sparzulagen und -zuschüsse von Staat und Arbeitgeber. Und auch die weiteren Vorteile eines überlegten Umgangs mit dem ersten selbstverdienten Geld bekommen Sie aus einer Hand: Girokonto, CARD und ec-Karte für Bargeld aus Geldautomaten – rund um die Uhr und europaweit; Einstieg in die Vermögensbildung mit **LBS**-Bausparen, flexiblem Sparen, SparkassenFonds; Sicherheit durch umfassenden Versicherungsschutz.

Holen Sie sich das StartSet ... und alles Gute fürs erste eigene Geld.

wenn's um Geld geht – Sparkasse

Unternehmen der Finanzgruppe

Alle 500er Champions

Chefpiloten

Wenn es auch zwischendurch mal Krisen und magere Startfelder gab, eines hat sich in der 500er Kategorie seit 1949 nicht geändert: Sie gilt als die Königsklasse des Straßensports und wirft für die Champions das meiste Geld und den meisten Ruhm ab. Bis 1974 dominierten die Viertaktmaschinen von AJS, Gilera, Norton und MV Agusta, dann begann der Siegeszug der japanischen Zweitakter. Hier alle Weltmeister:

1949
Leslie Graham (GB) AJS
1950
Umberto Masetti (I) Gilera
1951
Geoff Duke (GB) Norton
1952
Umberto Masetti (I) Gilera
1953
Geoff Duke (GB) Gilera
1954
Geoff Duke (GB) Gilera
1955
Geoff Duke (GB) Gilera
1956
John Surtees (GB) MV Agusta
1957
Liberio Liberati (I) Gilera
1958
John Surtees (GB) MV Agusta
1959
John Surtees (GB) MV Agusta
1960
John Surtees (GB) MV Agusta
1961
Gary Hocking (RHO) MV Agusta
1962
Mike Hailwood (GB) MV Agusta
1963
Mike Hailwood (GB) MV Agusta
1964
Mike Hailwood (GB) MV Agusta
1965
Mike Hailwood (GB) MV Agusta
1966
Giacomo Agostini (I) MV Agusta
1967
Giacomo Agostini (I) MV Agusta
1968
Giacomo Agostini (I) MV Agusta
1969
Giacomo Agostini (I) MV Agusta
1970
Giacomo Agostini (I) MV Agusta
1971
Giacomo Agostini (I) MV Agusta
1972
Giacomo Agostini (I) MV Agusta
1973
Phil Read (GB) MV Agusta
1974
Phil Read (GB) MV Agusta
1975
Giacomo Agostini (I) Yamaha
1976
Barry Sheene (GB) Suzuki
1977
Barry Sheene (GB) Suzuki
1978
Kenny Roberts (USA) Yamaha
1979
Kenny Roberts (USA) Yamaha
1980
Kenny Roberts (USA) Yamaha
1981
Marco Lucchinelli (I) Suzuki
1982
Franco Uncini (I) Suzuki
1983
Freddie Spencer (USA) Honda
1984
Eddie Lawson (USA) Yamaha
1985
Freddie Spencer (USA) Honda
1986
Eddie Lawson (USA) Yamaha
1987
Wayne Gardner (AUS) Honda
1988
Eddie Lawson (USA) Yamaha
1989
Eddie Lawson (USA) Honda
1990
Wayne Rainey (USA) Yamaha
1991
Wayne Rainey (USA) Yamaha
1992
Wayne Rainey (USA) Yamaha
1993
Kevin Schwantz (USA) Suzuki
1994
Michael Doohan (AUS) Honda

Zweitakt-500er

Schwachpunkte waren jedoch das höhere Gewicht und das schwierige Handling der Maschinen. Allen Widrigkeiten zum Trotz lieferte sich Titelverteidiger Phil Read auf der MV in der 500er WM 1975 aber einen heißen Zweikampf mit seinem ehemaligen Teamkollegen und Erzrivalen Giacomo Agostini. Zunächst war der Yamaha-Pilot am Drücker. Ago gewann den Saisonauftakt in Paul Ricard.

Unvergessen bleibt das mitreißende Duell der beiden beim dritten WM-Lauf in Hokkenheim. Mehrmals wechselte die Führung zwischen Ago und Read, aber die haarsträubendste Szene konnten die Zuschauer im ausverkauften Motodrom gar nicht sehen. Sie spielte sich draußen in der Ostkurve ab: Bei Tempo 200 hatte sich die MV des führenden Read quergestellt, der Brite war dabei um ein Haar im hohen Bogen von der Maschine katapultiert worden, und der nachfolgende Agostini konnte ebenfalls nur mit viel Glück einen Sturz vermeiden. Nach 20 spannenden Runden hatte Agostini schließlich mit vier Sekunden Vorsprung auf Read die Nase vorn.

Doch der Brite konnte wenig später kontern. In Spa, mit einem 500er Schnitt von 214,4 km/h damals die schnellste Strecke Europas, feierte Read den ersten Saisonsieg und übernahm die WM-Spitze. Jung-Star Barry Sheene erinnert sich: „Phil drehte die MV bis auf 15 000 Touren. Die Maschine war so infernalisch laut, daß ich dachte, das Ding würde jeden Moment explodieren."

Ago schied in Spa mit defektem Motor aus. Auch beim nächsten Grand Prix im schwedischen Anderstorp kam er

„In der letzten Runde beim 500er WM-Finale in Brünn hörte ich Gespenster."



HONDA *Come ride with us.*

Motorradfahrer nehmen Rücksicht. Fahren Sie vorsichtig, und wählen Sie immer die richtige Schutzkleidung. Änderungen in Design, Technik und Ausstattung sowie durch Homologationsvorschriften vorbehalten

GOLD WING GL 1500 SE

JEDE HONDA EINE KLASSE FÜR SICH

Qualität braucht sich nicht zu verstecken: Die HONDA-Klassiker! Bei der CB 750 zeigt der glänzende Vierzylinder-Reihenmotor sofort, wo es langgeht. Kompromißlos verbindet sich hier unverkleidete Eleganz mit einer ausgewogenen Sportlichkeit zur Extraklasse. Markant und in ihrer Art unvergleichlich präsentiert sich unser Luxusliner, die GOLD WING GL 1500 SE. Der drehmomentstarke 6-Zylinder steht für grenzenlose Elastizität und Laufkultur. Wer kraftvolle Attribute zu schätzen weiß, findet in der CB 1000 ein Motorrad in unverkleideter Dynamik; rassig, klassisch stark. Und beste Voraussetzungen zum Klassiker der neuen Art hat die CB 500. Ein Motorrad, mit dem sich Vielseitigkeit und Sportlichkeit auf einen dynamischen Nenner bringen lassen.

Erleben Sie jetzt die schönsten Klassiker, mit zwei Jahren Garantie und in unverbauter Pose. Bei Ihrem HONDA-Händler!



CB 1000



CB 500

Unsere Vertragshändler machen Ihnen gern ein Finanzierungs-Angebot oder vermitteln günstige AKB-Bank-AG-Finanzierungen: 3,9% effektiver Jahreszins, 25% Anzahlung bei 12, 24 oder 36 Monaten Laufzeit für alle HONDA-Motorräder.





Der junge Held: Barry Sheene gewann 1975 zwei Grand Prix. 1976 und 1977 wurde er 500er Weltmeister



Der stärkste Gegner: Phil Read war der härteste Brocken für Giacomo Agostini in den siebziger Jahren

„Zuerst habe ich gedacht, jetzt ist der Motor hin, da war doch plötzlich ein Geräusch."



Memories: Maria und Giacomo Agostini blättern in Erinnerungen

Zweitakt-500er

nicht ins Ziel: Sturz wegen eines platten Vorderreifens. Beim vorletzten Grand Prix im finnischen Imatra wendete sich das Blatt aber wieder zugunsten von Agostini: Sieg für den Italiener, Motorschaden für Read.

Bei einem Sieg von Read hätte Agostini beim WM-Finale in Brünn ein siebter Platz zum Titel gereicht, doch der Yamaha-Werkspilot machte mit einem zweiten Rang hinter Phil Read alles klar.

Die letzte Runde kam Agostini dabei wie eine Ewigkeit vor, und der kommende Champion hörte Gespenster: „Zuerst habe ich gedacht, jetzt ist der Motor hin, da war doch plötzlich ein Geräusch. Wenig später vermutete ich, der Reifen sei platt. Dann ein Schlag – jetzt ist wohl die Kette gerissen. Aber in Wirklichkeit funktionierte meine Yamaha einwandfrei."

Dem epochemachenden Triumph von Brünn folgte aber bald ein Dämpfer: Yamaha zog sich am Saisonende fürs erste mal vom Grand Prix-Sport zurück.

Giacomo Agostini startete 1976 sowohl auf einer privaten Suzuki als auch mit den antiquierten MV-Rennern und schrieb noch einmal Motorradsport-Geschichte. Sein Sieg mit der MV beim deutschen 500er Grand Prix auf dem Nürburgring war endgültig der letzte Erfolg eines Viertakters in dieser Klasse.

1977 klang Agos Motorrad-Karriere auf Yamaha aus. In den achtziger Jahren kehrte er als Chef seines eigenen Grand Prix-Teams in die Zweiradszene zurück. Es gab WM-Titel mit Musterknabe Eddie Lawson, aber auch Enttäuschungen mit dem ehemaligen Wunderkind Freddie Spencer. „Andere Fahrer", so Agostini, „sind mit 26 Jahren auf dem Höhepunkt ihrer Karriere, aber Freddie war in diesem Alter schon ausgepreßt wie eine Zitrone."

Nach den Stationen als Yamaha- und Cagiva-Rennboß in der 500er WM backt Agostini in diesem Jahr kleinere Brötchen. Seinem 250er Honda-Team mit Doriano Romboni mangelt es an potenten Sponsoren.

Im privaten Bereich sind dem als geizig geltenden Italiener finanzielle Sorgen aber sicher fremd. Agostinis geräumiges Haus, in dem er mit seiner spanischen Frau Maria, der fünfjährigen Tochter Vittoria und dem sechs Monate alten Stammhalter Pier Giacomo lebt, steht in der besten Wohngegend von Bergamo. Und einen Teil der täglichen Pflichten können die Agostinis getrost der Haushälterin und dem Gärtner übertragen. □



Das Duell: Agostini (4) vor Read beim deutschen GP 1975 im Hockenheimer Motodrom

Der Wegbereiter: Saarinen gewann schon 1973 mit der 500er Yamaha – ehe er in Monza starb

Brünn 1975: Giacomo Agostini mit der 500er Werks-Yamaha auf dem Weg zu seinem 15. und letzten WM-Titel



DER VERSAND:
21027 HAMBURG
TEL.: 040/73 41 93 60
FAX: 040/73 41 93 47
DIE FILIALEN:
52070 AACHEN, JÜLICHER STR. 29, 0241/9108091 10717 BERLIN, GÜNT-ZELSTR. 17–18, 030/86409083 33602 BIELEFELD, KREUZSTR. 32, 0521/174957 ERÖFFNUNG MAI '95: 38112 BRAUNSCHWEIG, HAFENSTRASSE 60/ERNST-BÖHME-STR., 0531/2312055 28199 BREMEN, FRIEDRICH-EBERT-STR. 195, 0421/5980047 44145 DORTMUND, BORNSTRASSE 64, 0231/838308 40210 DÜSSELDORF, GRAF-ADOLF-STR. 66, 0211/356477 45127 ESSEN, FRIEDRICH-EBERT-STR. 78, 0201/223387 24939 FLENSBURG, TOOS-BÜYSTR. 13, 0461/21530 60316 FRANKFURT/M., WITTELSBACHER ALLEE 22, 069/4909747 15230 FRANKFURT-ODER, KARL-LIEBKNECHT-STRASSE 28, 0335/322230 36037 FULDA, AM ROSENGARTEN 12, 0661/9709990 06108 HALLE, C/O AUGROS GMBH, GROSSE STEINSTR. 83, 0345/2029729 20097 HAMBURG, SÜDERSTRASSE 83, 040/236202-0 30161 HANNOVER, HAMBURGER ALLEE 26, 0511/3180418 76133 KARLSRUHE, FRITZ-ERLER-STR. 9–11, 0721/9374239 34117 KASSEL, KURT-SCHUHMACHER-STR. 1, 0561/7390196 24103 KIEL, SOPHIENBLATT 19, 0431/63651 56068 KOBLENZ, EMIL-SCHÜLLER-STR. 39, 0261/9114166 50677 KÖLN, BONNER STR. 52, 0221/9348136 04105 LEIPZIG, JACOBSTR. 1/ECKE JAHNALLEE, 0341/281654 23556 LÜBECK, KREMPELSDORFER ALLEE 34, 0451/4998084 41236 MÖNCHENGLADBACH, ODENKIRCHENERSTR. 25, 02166/41726 81541 MÜNCHEN-HAIDHAUSEN, AUERFELDSTR. 25/ECKE BALANSTRASSE, 089/48900165 48153 MÜNSTER, FRIEDRICH-EBERT-STR. 181–183, 0251/77033 89231 NEU-ULM, MEMMINGER-STRASSE 51, 0731/9806043 61239 OBER-MÖRLEN, DIESELSTR. 20, 06002/1775 49084 OSNABRÜCK-SCHINKEL, BUERSCHE STRASSE 143, 0541/971550 72764 REUTLINGEN, LEDERSTR. 102, 07121/330326 83026 ROSENHEIM, ÄUSSERE MÜNCHENER STR. 9, 08031/42149 66117 SAARBRÜCKEN, GOEBENSTR. 25, 0681/56443 70191 STUTTGART, HEILBRONNER STR. 89, 0711/251723 97080 WÜRZBURG, UNTERDÜRRBACHER STR. 116, 0931/9701818 FRANKREICH: 68470 BARTENHEIM, CARREFOUR DE L'EUROPE, 0033-89682066 NIEDERLANDE (VERSAND): LOUIS POSTORDERING, ANTWOORDNR. 4433, 3500 VE UTRECHT, TEL. 030-941199, FAX 030-943399
SPALDINGSTR. 74, 040/231155 HANNOVER, VAHRENWALDER STR. 36, DÜSSELDORF, KARL-RUDOLF-STR. 176,
FUN COMPANY
Louis
AUF UND DAVON!
HIGH QUALITY PRICE LOW
Metall-Polierset (o.Abb.)
3 versch. Polierscheiben, Aufspanndorn, 2 versch. Pasten zur Hochglanzpolitur von Metallteilen, Best.Nr. 10003805 DM 49,-
Metall-Polierset "DE LUXE"
wie oben jedoch zusätzlich mit Schutzbrille u. Atemschutzmaske Best.Nr. 10003800
59.-
NEU
Alarmanlage "Micro"
Nur 6x8 cm klein, reagiert auf Erschütterungen. Inkl. Batterie und Halterung
Best.Nr. 10034993
29.-
TA-310
Basic-Regenkombi
Wasserdichtes Poly/Nylongewebe, doppelt verschweißte Nähte, Labyrinthverschluß mit Klettabdeckung, Gr. S-XXL
Best.Nr. 205046
39.-
Louis-Power-Chain
Durchm. 9 mm, CV-Stahl, Kette (90 cm) mit PVC-Überzug,
Best.Nr. 10001906
Auch mit 120 cm Kette lieferbar (o.Abb.),
Best.Nr. 10001912
DM 39,-
29.90
Motorrad Pelerine
• Kälte und Wärmestabil von -25° bis +80°
• Extra groß geschnitten
• Transparentes Heck
Best.Nr. 10005015
19.80
Louis



Im Rahmen der Grand Prix gibt's bei der Thunderbike-Trophy gutes Geld zu verdienen. Dafür werden die Fahrer der Supersport 600-EM von ihrem Hausherrn, der Superbike-WM, besser behandelt.

Zuerst haben sie die Thunderbike-Trophy erfunden, und jetzt wundern sich die klugen Köpfe der Grand Prix-Teamvereinigung IRTA, daß sie auch tatsächlich existiert. „Wir können nicht sagen, daß wir schlecht behandelt werden von der IRTA", erklärt der einzige deutsche Thunderbiker Udo Mark, „sie behandelt uns eigentlich gar nicht."

Eher umgekehrt stellt sich die Situation der Supersport 600-EM dar, die mit annähernd gleichen Maschinen gefahren wird. Im Schatten der Superbike-WM genießen die Supersportler neuerdings große Aufmerksamkeit seitens der Promoteragentur Flammini Group. Sie werden generell in die WM-Pressekonferenzen einbezogen, stehen neben den Superbike-Teams im Fahrerlager und haben eigene Boxen.

Davon träumen die Thunderbiker noch nicht einmal. Denn 250-cm³-Weltmeister Max Biaggi ist nicht allein mit seiner Ansicht: „Thunderbikes? Die nehmen uns doch noch



Thunderbike-Trophy gegen Supersport 600-EM

GELD oder LIEBE

RS 1-Tourenhandschuh

Schwarzes Rindnappaleder, Knöchelpolster auf Fingern und Handrücken, wattiertes Textilfutter, Gr. XS-XXL **Best.Nr. 771120**

29.90

RS 2-Stulpenhandschuh

Schwarzes Rindnappaleder, ungefüttert, Gr. XS-XXL, verstärkte Innenhand, **Best.Nr. 201670**

24.90

RS 3-Sommerhandschuh

Ungefütterter, kurzer Sommerhandschuh aus schwarzem Ziegenleder. Mit verstärkter Innenhand u. Stretch im Handgelenkbereich. Gr. XS-XXL, **Best.Nr. 201660**

19.90





Louis-Sponsor-Zelt

Leichtes 2 Pers. Zelt, 205 x 150 x 130 cm, zerlegbares Fiberglasgestänge, Gewicht 1,8 kg Packmaß: 15 x 55 cm **Best.Nr. 10002129**

49.-

Louis-Magnet-Tankrucksack

Volumen durch Rundumreißverschlüsse stufenlos bis ca. 35 Liter variabel. Großes Kartenfach, inkl. Regenhaube **Best.Nr. 10025303**

139.-



Louis-Tankrucksack (o.Abb.) wie Abb. Louis-Magnet-Tankrucksack, jedoch mit normaler Riemenbefestigung

Best.Nr. 10025302, DM 88,-

Farbe	Best.Nr. Jet Classic	Best.Nr. Police Classic
HELME	Polycarbonat (lackiert), ECE geprüft, Steckschloß,	
	Gew. ca. 1050 g	Gew. ca. 870 g
schwarz/metallic	204340	204350
rot/metallic	204342	204352
blau/metallic	204343	204353
grün/metallic	204344	204354
gelb	204346	204356
orange	204349	204359
ital. Design	204347	204357

Je DM 98.-

Speed Case Satteltaschen

Gesamtinhalt 40 Liter, Weite stufenlos verstellbar, schwarz **Best.Nr. 10025424**

98.-





Sponsor-Bag

Wasserdichtes, reißfestes Nylongewebe, große Stauöffnung, Tragegriff, Reflexstreifen, inkl. Packriemen, Schwarz, Inhalt ca. 70 Liter **Best.Nr. 10024012**

19.80

Louis-Sponsor-Schlafsack

Mumienschlafsack mit Windleiste. Der Preisknüller unter den Schlafsäcken!

- **Außenmat.:** Wasserabw. Nylon
- **Futter:** 100% Baumwolle
- **Farbe:** Bordeaux/Schwarz

Best.Nr. 10002112

39.-

wird unfrei zurückgenommen.



Stefan Scheschowitsch, Supersport 600-Europameister 1992, 1995 auf Kawasaki in der Supersport 600-EM: Thunderbike-Startplätze wurden willkürlich an GP-nahe Teams und Fahrer verteilt



Udo Mark, deutscher Superbike-Meister 1994, 1995 unter anderem auf Kawasaki in der Thunderbike-Trophy: Wir werden von der IRTA nicht schlecht behandelt, sondern gar nicht



Yves Briguet, Supersport 600-Europameister 1994, auf Honda Spitzenreiter der Thunderbike-Trophy: Bei den Thunderbikes ist die Konkurrenz stärker, und wir stehen erst am Anfang

Platz weg im Fahrerlager." Aber die neue Rennserie kapituliert nicht vor ihrer Rolle als ungewolltes Kind des GP-Zirkus. Am Nürburgring etwa organisierten sich die Thunderbiker einfach selber und veranstalteten ihre im offiziellen GP-Mediazentrum nicht zugelassene Pressekonferenz im Hein Gericke-Zelt.

Daß die weitgehende Nichtachtung durch die GP-Stammszene den Donnervögeln dennoch nicht allzuviel ausmacht, liegt an der finanziellen Seite. Die Ignoranz durch das GP-Establishment ist zumindest für die 15 von der IRTA gesetzten Fahrer etwas leichter auszuhalten angesichts der Tatsache, daß jeder von ihnen, der auch startet, 4100 US-Dollar (knapp 5800 Mark) pro Rennen kassiert, der Sieger gar 6500 Dollar (gut 9000 Mark). Die restlichen Teilnehmer, die vom Weltverband FIM respektive den jeweils veranstaltenden nationalen Föderationen aufgestellt werden, aber gehen leer aus.

Weniger lukrativ, dafür aber einheitlicher ist die pekuniäre Situation in der Supersport 600-EM. Der Sieger eines jeden Rennens bekommt 2250 Schweizer Franken (rund 2700 Mark). Zusätzlich gewinnt der Europameister 100 000 Dollar, die aber als Sponsorzuschuß für eine Superbike-WM-Saison 1996 gebunden sind.

Überhaupt sieht man bei Flammini die Supersport-Klasse weniger als Rahmen- denn als Aufbauprogramm. „Den ersten drei der EM-Gesamtwertung bieten wir im September Testfahrten mit verschiedenen Superbike-Top Teams", erklärt Daniele Audetto, Generalmanager der Flammini-Superbike-Dependance SBK die Idee der Nachwuchsförderung.

Auch im Regelwerk unterscheiden sich die Thunderbikes in vier wesentlichen Details von der Supersport 600-EM. 750er Zweizylinder wie die Ducati 748 sind keine Thunderbikes. Dafür sind bei den 600er Vierzylindern nach Thunderbike-Reglement die Räder, das Getriebe und die Verdichtung freigegeben, wohingegen in der Supersport-Klasse 600 die Verdichtung nicht erhöht werden darf, die Räder serienmäßig bleiben müssen und im Getriebe nur die beiden ersten Gänge variiert werden dürfen.

In den Rennen selbst wirkt sich die Zweizylinder-Regel am deutlichsten aus. Während in der Thunderbike-Trophy das Honda-Trio aus Supersport-Europameister Yves Briguet, den Ex-GP-Fahrern Stéphane Mertens und Wilco Zeelenberg sowie Kawasaki-Solist Udo Mark sich bis auf den Zentimeter bekämpfen, zeigt sich die bei der Donnerbande verbotene Ducati 748, vor allem Michael Paquays Werks-Maschine, in der Supersport 600-Klasse als kraß überlegen. Der Supersport-Europameister von 1993 war zum Beispiel im Training zum EM-Rennen in Donington (Seite 223) um zwei Sekunden pro Runde schneller als alle seine Widersacher.

Was bewegt jetzt aber die Fahrer, sich eher für den schnöden Mammon oder das weniger einträgliche, aber angenehmere Umfeld zu entscheiden? Yves Briguet aus der Schweiz verteidigt seinen Supersport 600-Europameistertitel von 1994 nicht, wechselte zu den Thunderbikes, führt dort die Tabelle an und meint: „Bei den Thunderbikes ist die Konkurrenz stärker. Natürlich stehen wir noch etwas am Rand. Aber wir sind ja erst am Anfang." Seinem Vorgänger Michael Paquay aus Belgien, 1994 in der Superbike-WM gescheitert, wurde der Wiederabstieg in die 600er EM sehr erleichtert durch das Engagement im Alstare-Ducati-Werksteam, in dem auch der 41jährige Altmeister Marco Lucchinelli sein Comeback gibt. Überlegenes Material soll den Weg zum Titel und den Wiederaufstieg in die Superbike-WM ebnen.

Stefan Scheschowitsch, Supersport 600-Europameister 1992, wollte mit seiner Ruoff-Kawasaki schon lieber Thunderbike fahren. „Aber das Einschreibeverfahren der IRTA riecht stark nach abgekartetem



„Das einzige, was ich von Thunderbikes weiß: Sie nehmen uns Platz im Fahrerlager weg“

Max Biaggi, 250-cm³-Weltmeister

Spiel. Noch bevor irgend jemand wußte, was es mit der Thunderbike-Trophy auf sich hat, waren die Fixstartplätze längst an Teams und Fahrer aus dem GP-Umfeld verteilt“, kritisiert Scheschowitsch.

Eher zufällig kam mit Udo Mark der einzige Deutsche in das Stammfahrerfeld der Thunderbiker.. „Zu einem ziemlich späten Zeitpunkt hat mich Peter Rubatto gefragt, ob ich seine Kawasaki bei den Thunderbikes fahren will. Es gab keine Terminkollision mit der Superbike-DM, und die Kohle stimmte auch. Schon hatte ich einen Nebenjob.“ Schaut man die momentane Tabellensituation von Udo Mark in beiden Serien an, könnte schnell mehr daraus werden: In der Thunderbike-Trophy ist er Dritter und in der Superbike-DM liegt der Titelverteidiger aufgrund unterschiedlichster Unbill derzeit abgeschlagen auf Rang elf.

Bei aller Liebe aber, welche die Flammini-Mannschaft den Supersportlern zukommen läßt, haben sie neben dem kalten Geld noch ein Problem. Denn bei aller Ignoranz hat die IRTA nicht vergessen, ihrer ungeliebten Tochter Thunderbike-Trophy einen attraktiven TV-Kontrakt mit dem Sender Eurosport in die Wiege zu legen. Die Supersportler finden in Europa weitgehend auf Sky Sports, einem codierten Privatkanal, statt.

„Aber wir werden im nächsten Jahr höchstwahrscheinlich die Supersport 600-WM haben“, schaut Audetto in die Zukunft, „und dann wird es für die Thunderbikes keine Notwendigkeit mehr geben.“ In der Donner-Szene sieht man es logischerweise anders. „Die Thunderbike-Trophy ist in allen Belangen besser und wird die Supersport-EM allmählich überflüssig machen“, orakelt dagegen Udo Marks Teamchef Peter Rubatto.

Die Sinnfrage aber, ob es überhaupt einen Grund gibt, zwei internationale Meisterschaften mit annähernd gleichen Maschinen zu fahren, möchte niemand beantworten. Vielleicht, weil dies in den beiden Lagern niemand interessiert. Oder es sich bei dem Duell Thunderbike/Supersport nur um strategisches Vorgeplänkel auf einem Nebenkriegsschauplatz handelt, es in Wirklichkeit aber doch um den ständig dementierten Krieg Grand Prix kontra Superbike-WM geht. □

Stopp für das Werks-Team: Muzzy-Kawasaki hat Werksfahrer Pascal Picotte aus der Supersport 600-EM zurückgezogen



Der alte Traum ist aus – aber es gibt einen neuen: Kevin Schwantz nicht mehr Motorradrennfahrer

Schwantz-Rücktritt

Nr. 34 geht

Damit gerechnet haben die meisten. Aber erst jetzt ist es offiziell. Kevin Schwantz, 500-cm³-Weltmeister 1993 und schon lange davor der große Publikumsheld, beendet seine Karriere. Der 30jährige Texaner wird auf einer Pressekonferenz am 9. Juli im Rahmen des Grand Prix Italien seinen Rücktritt bekanntgeben, den er de facto schon vor dem spanischen GP in Jerez Anfang Mai vollzogen hat.

Schwantz fühlt sich offenbar nach seinen zahllosen Verletzungen in der Vergangenheit nicht mehr in der Lage, an der Spitze der 500er WM mitzuhalten. „Ich wollte schon meine letzte GP-Saison auch zu Ende fahren, aber nicht als Tourist, der nur im Weg rumsteht", schildert er die Rücktrittsgründe, „ich habe es immer wieder versucht, aber ich habe einfach nichts mehr drauf."

Der letzte der US-amerikanischen Megastars sieht seine Zukunft im Automobilsport, genauer in der NASCAR-Serie, der höchstdotierten Tourenwagen-Meisterschaft der Welt. Verträge aber gibt es noch nicht, und Lucky Strike-Suzuki-Teammanger Garry Taylor hofft, „daß wir Kevin Schwantz auch künftig irgendwie unserem Team erhalten können. Er ist ein Gigant des Rennsports".

Über die Nachfolge von Kevin Schwantz als 500-cm³-Suzuki-Werksfahrer wurde drei Tage vor dem Mugello GP recht überraschend entschieden. Superbike-Exweltmeister Scott Russell, in seinem Muzzy-Kawasaki-Werksteam in letzter Zeit sehr unglücklich, wird, zunächst bis zum Ende der laufenden Saison, der zweite Suzuki 500-cm³-Werksfahrer. Russell hat einen Vertrag mit Lucky Strike-Suzuki für 1995 und eine Option für 1996, die ihm aber seine jüngeren, bisherigen Superbike-Kollegen Anthony Gobert oder Troy Corser gern streitig machen würden. Russells Kawasaki-Superbike-Nachfolger steht noch nicht fest. Ein Kandidat: Terry Rymer.

Ein kleiner Zufall am Rande: Kevin Schwantz' endgültige Punktzahl in seiner letzten WM-Saison ist 34, die Zahl seiner legendären Startnummer.



Es wird neue Helden geben, aber keinen neuen Kevin Schwantz

kurz notiert

Gespann-Cross

Der Gespann-Moto Cross-Beifahrer Volker Peppinghausen ist nach einem schweren Sturz beim DM-Rennen in Reetz ab dem vierten Halswirbel querschnittgelähmt. Nach der Erstbehandlung in der Klinik Brandenburg wurde Peppinghausen in eine Spezialklinik nach Berlin verlegt. Die dortigen Ärzte sehen noch eine kleine Chance auf eine erfolgreiche Operation.

Triumph-Cup

Auch beim zweiten Rennen zum Triumph Speed Triple-Cup kam es zu einem Herzschlagfinale zwischen Claus Ehrenberger und Stefan Scheschowitsch. In der vorletzten Runde noch Zweiter, rang Ehrenberger im Finale Scheschowitsch um 0,06 Sekunden nieder. Dritter wurde der Franzose José Kuhn. Auf Platz sieben endete Andreas Werth, Oberschriftleiter des einheimischen Fachblatts „Der Reitwagen". In der Gesamtwertung führt Ehrenberger mit 30 Punkten vor Scheschowitsch (24) und dessen Supersport-600-Kollegen Frank Heidger (18 Punkte).

Die Wüste ruft

Für die Rallye Granada – Dakar vom 31. Dezember 1995 bis 14. Januar 1996 gibt es ein Sonderangebot für Schnellentschlossene. Wer sich bis zum 31. Juli verbindlich anmeldet, zahlt nur das reduzierte Nenngeld in Höhe von 39 000 französischen Francs. Informationen bei: TSO, 2 Rue Rouget de Lisle, F-92137 Issy les Moulineaux.

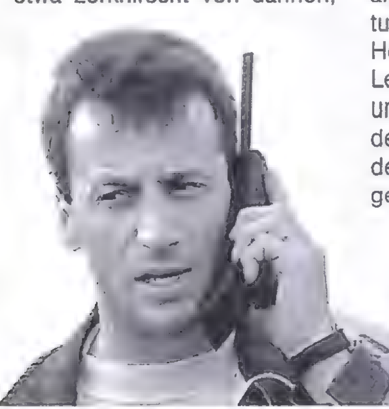


In Donington ohne Gegner: Ducati-Werksfahrer Michael Paquay

Supersport 600-EM

Skandal

Nichts Neues an sich ist es, daß in der Supersport 600-EM nach dem Rennen das Rennen bei der technischen Überprüfung erst richtig losgeht. Neben der bei anderen Klassen ebenfalls üblichen Benzinentnahme wird auf breiter Front Gewicht, Lautstärke und Motor kontrolliert. Und dabei kam es nach dem Rennen in Donington Park zu einem sonderbaren Vorgang. Die Kawasaki ZX-6R des viertplazierten Jean d'Orgeix war mit 168 Kilogramm zwei Kilogramm zu leicht, Grund genug für einen Wertungsausschluß. Doch d'Orgeix' Teamchef schlich nicht etwa zerknirscht von dannen, sondern redete ohne Unterlaß in französisch/englischem Kauderwelsch auf die technischen Kommissare ein. Und offenbar hatten seine Worte so viel Gewicht, daß die Kawasaki auf dem offiziellen Papier plötzlich mit regulären 170 Kilogramm eingetragen wurde. Auf Intervention der anwesenden deutschen EM-Piloten Heidger, Scheschowitsch und Eberle wurde das Bike erneut gewogen, diesmal ohne Tank – und war mit 163,5 Kilogramm immer noch zu leicht (Minimum ohne Tank 166 Kilogramm). D'Orgeix wurde dennoch nicht disqualifiziert. Dies ist schlichtweg ein Skandal. Das Rennen hatte der Belgier Michael Paquay überlegen vor seinem Ducati-Kollegen Camillo Mariottini gewonnen, der die EM-Tabelle anführt. Dahinter in der Wertung liegen Mike Edwards auf Honda, d'Orgeix, Super Moto-Legende Stéphane Chambon und Stefan Scheschowitsch, der sich in der letzten Kurve dem Meister der Quertreiber geschlagen geben mußte.



Wo ist der nächste Super Moto-Lehrgang? Stefan Scheschowitsch verlor gegen Stéphane Chambon



Endlich auf dem Weg nach ganz vorn? Stefan Everts

250-cm³-Moto Cross-WM

Zwei Belgier

Allein gegen die Belgier. So heißt die Losung von 250er Cross-WM-Tabellenführer Tallon Vohland aus den USA nach dem Grand Prix im schwedischen Motala. Denn während Kawasaki-Reiter Vohland über die Plätze acht und vier nicht hinauskam, teilten sich Marnicq Bervoets und Stefan Everts brüderlich die beiden Siege und zweiten Plätze.

Hatte Suzuki-Fahrer Bervoets im ersten Rennen bei trockenem Wetter trotz zweier Stürze im Ziel die Nase knapp vor der Kawasaki von Everts, drehte dieser im zweiten Rennen im tiefen Schlamm nach einem starken Regenschauer den Spieß um. Schon nach der zweiten Runde waren an der Spitze des Feldes die Plätze bezogen: Everts vor Bervoets, dem britischen Honda-Fahrer Kurt Nicoll und WM-Spitzenreiter Vohland. Pit Beirer fuhr im ersten Lauf auf Rang fünf und belegte diesen Platz auch in Rennen zwei, bis ihn ein Sturz auf den zehnten Platz zurückwarf. In der Weltmeisterschaftstabelle bleibt Beirer in den Top Acht.

WM-Stand: 1. Tallon Vohland (USA) Kawasaki 183 Punkte, **2.** Stefan Everts (B) Kawasaki und Marnicq Bervoets (B) Suzuki, je 176, **4.** Bob Moore (USA) Yamaha 148, **5.** Kurt Nicoll (GB) Honda 141, **6.** Werner Dewit (B) Suzuki 136, **7.** Andrea Bartolini (I) Yamaha 131, **8.** Pit Beirer (D) Honda 109.

500-cm³-Moto Cross-WM

Heißsporne



Heißblütiger WM-Leader: Joel Smets

Nach dem Sieg im ersten Lauf des 500er Moto Cross-GP im luxemburgischen Folkendange hätte Husaberg-Werksfahrer und Tabellenführer Joel Smets das zweite Rennen eigentlich etwas ruhiger angehen können. Er ließ sich aber von Trampas Parker auf seiner 360er Werks-KTM in eine wilde Hatz um die Führung locken, die für beide böse endete. Parker trieb Smets in einen Fehler, der zum Sturz und zur Aufgabe des Belgiers führte, belastete aber sein eigenes Material dabei derartig, daß bei einem Sturz die Gabeltauchrohre samt Vorderrad einfach abfielen. Sieger des zweiten Laufs wurde der Honda-Privatfahrer Gerald Délepine.

WM-Stand: 1. Joel Smets (B) Husaberg 148 Punkte, **2.** Trampas Parker (USA) KTM 132, **3.** Darryll King (NZ) 127.

125-cm³-Moto Cross-WM

Pußta-Puzar

Mit einem astreinen Doppelsieg beim 125-cm³-Moto Cross-GP im ungarischen Kaposvar baute 250er Ex-Weltmeister Alessandro Puzar seine WM-Führung aus. Hinter dem Honda-Fahrer belegten im ersten Rennen Suzuki-Werksfahrer Dave Strijbos aus den Niederlanden und der Italiener Alesio Chiodi auf Yamaha die Plätze. Für Fahrer mit deutscher Lizenz gab es hingegen keine Punkte.

Nach dem zweiten Rennen teilte sich Puzar das Podest mit dem niederländischen Honda-Fahrer Charell Sweebe und dem Briten Paul Malin auf Yamaha. Andy Kanstinger trieb seine Honda auf Rang acht, Jochen Jasinski wurde 14. Collin Dugmore stürzte in beiden Rennen.

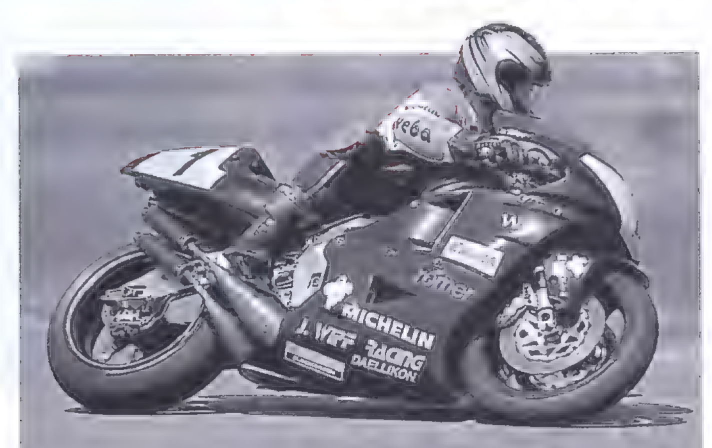
WM-Stand: 1. Alessandro Puzar (I) Honda 195, **2.** Alesio Chiodi (I) Yamaha 142, **3.** Dave Strijbos (NL) Suzuki 121, **4.** Jimmy Button (USA) Honda 117, **5.** Claudio Federici (I) Yamaha 98, **6.** Mickael Maschio (F) Honda 93.





Anführer der Achtelritter: Alessandro Puzar


Arai
HELMET®



Sieg nach Grand Prix-Training: Niggi Schmassmann

500-cm³-Straßen-DM

Schmassmann

In Abwesenheit der anderen Klassen der deutschen Meisterschaft kamen die 500er Fahrer auf dem Nürburgring mal wieder in den Glanz längst vergessener Tage: Sie bestritten das Hauptrennen einer Veranstaltung. Sieger wurde Niggi Schmassmann, Schweizer mit deutscher Lizenz, der ja eine Woche zuvor beim Grand Prix auf der gleichen Rennstrecke durch seinen Wild Card-Start ausgiebig zum Trainieren gekommen war. Wegen eines schwachen Starts aber konnte er erst gegen Rennmitte die Führung übernehmen und siegte dennoch mit mehr als 20 Sekunden Vorsprung. Um Rang zwei balgte sich Honda-Dreizylinder-Fahrer Rolf Aljes erfolgreich mit seinem Markenkollegen Gunter Anger. Damit baute Aljes seine Führung in der 500er DM gegenüber Wolfgang-Rolf Becker weiter aus, dem mit seiner Vierzylinder-Harris-Yamaha auf dem Nürburgring nur der achte Platz blieb.

DM-Stand: 1. Rolf Aljes, Honda, 45 Punkte, **2.** Wolfgang-Rolf Bekker, Harris-Yamaha 28, **3.** Niggi Schmassmann, Harris-Yamaha und Siegfried Frommknecht, Honda, je 25.

Speer-Cup

Sieg für Alt

Nach seiner Sturzorgie vom Saisonauftakt beim Flugplatzrennen in Faßberg holte Michael Alt, der Favorit des Suzuki GSX-R 750-Speer-Cups, auf dem Nürburgring endlich den ersten Saisonsieg vor Josef Sattler und Norbert Weiß. In der Gesamtwertung führt Faßberg-Sieger Robert Hueber, der auf dem Nürburgring nur Siebter wurde.

Das Rennen des RGV 250-Cups, des kleinen Speer-Cups, gewann Heiko Gann, der in Faßberg noch ohne Punkte geblieben war. Da der Sieger von Faßberg, Norman Rank, in der Eifel keine Punkte holte, führt insgesamt Bertram Kamps, in Faßberg noch Sechster und auf dem Nürburgring Zweiter.

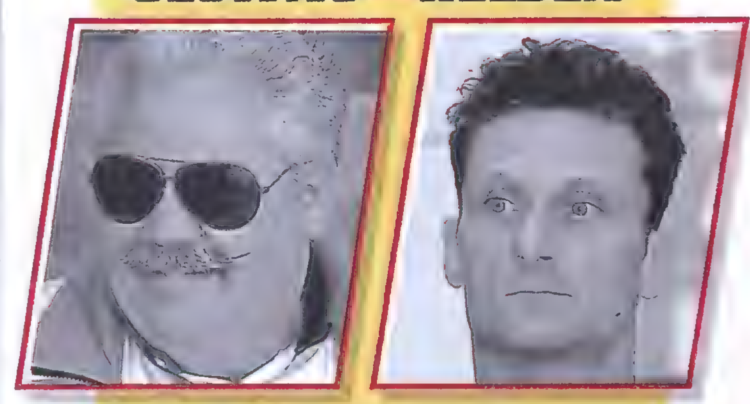

Endlich wieder Speer-Cup-Sieg: Michael Alt

Atlas-Rallye

Halbe Stunde

Die Atlas-Rallye gilt als besonders vorteilhaft für die leichten Einzylinder-Enduros im Stil der KTM. Die Wüsten-Dickschiffe haben traditionell weniger Chancen. Dennoch blieb Heinz Kinigadner zu Hause in Tirol oder Ibiza. Die KTM-Farben wurden aber trotzdem würdig vertreten. Die Raid-Rallye-Routiniers Thierry Magnaldi aus Frankreich und der Spanier Jordi Arcarons übernahmen vom Start weg das Kommando auf den marokkanischen Pisten und stritten sich mit zunehmender Verbissenheit um den Sieg. Das glücklichere Ende behielt schließlich Magnaldi für sich. Arcarons stürzte und brach beide Hände. Danach gab es für Thierry Magnaldi keine Gegner mehr. Er siegte ohne Anstrengung mit einer halben Stunde Vorsprung auf den französischen Honda-Fahrer Richard Sainct.

CLOWNS UND HELDEN



Rob Muzzy, Kawasaki-Meistertuner aus USA

Der an Ducati verlorene Superbike-WM-Titel muß 1995 wieder her. Dazu scheint Muzzy fast jedes Mittel recht. Er benutzte das Kawasaki-Top-Management, um Scott Russell zu halten, und warb listig Honda-Talent Anthony Gobert ab. Und jetzt? Interner Ärger, oft sind Kunden-ZXR schneller.

Carl Fogarty, Superbike-Weltmeister

Mürrisch, abweisend, arrogant, einzelgängerisch, rauh. Das ist seine Maske. Ob er wirklich so ist, weiß wohl nur seine Frau Michaela. Aber die britischen Fans haben keine Probleme mit „Foggy". Sie lieben und verehren den ersten Weltmeister des Vereinigten Königreichs seit Barry Sheene.

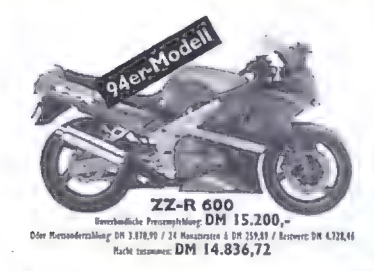
100% Fahrspaß von Anfang an!

0,0% Zinsen

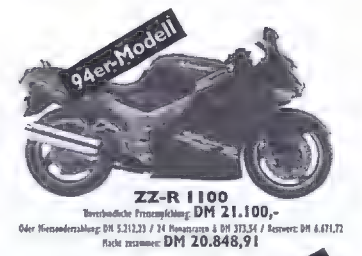
bis zum Schluß!



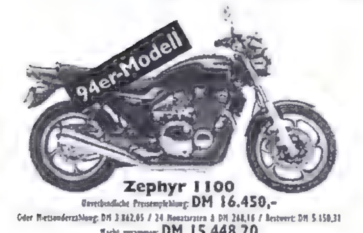
ZXR 400
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 14.990,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 2.643,16 / 24 Monatsraten à DM 287,57 / Restwert: DM 5.139,36
Macht zusammen: **DM 14.684,20**



ZZ-R 600
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 15.200,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 3.878,90 / 24 Monatsraten à DM 259,89 / Restwert: DM 4.728,46
Macht zusammen: **DM 14.836,72**



ZZ-R 1100
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 21.100,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 5.212,23 / 24 Monatsraten à DM 373,54 / Restwert: DM 6.671,72
Macht zusammen: **DM 20.848,91**



Zephyr 1100
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 16.450,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 3.862,05 / 24 Monatsraten à DM 268,16 / Restwert: DM 5.150,31
Macht zusammen: **DM 15.448,20**



KLX 650
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 10.700,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 2.848,36 / 24 Monatsraten à DM 206,40 / Restwert: DM 2.518,19
Macht zusammen: **DM 10.320,15**



Zephyr 550
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 10.700,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 2.347,55 / 24 Monatsraten à DM 182,53 / Restwert: DM 3.478,46
Macht zusammen: **DM 10.206,73**



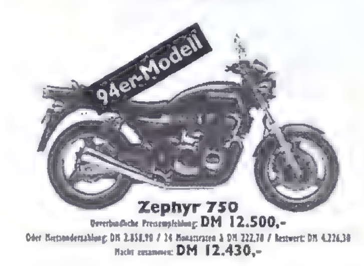
GPZ 500 S
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 9.760,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 2.565,67 / 24 Monatsraten à DM 172,08 / Restwert: DM 3.130,78
Macht zusammen: **DM 9.826,37**



Ninja ZX-6R
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 15.990,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 4.200,58 / 24 Monatsraten à DM 282,43 / Restwert: DM 5.121,43
Macht zusammen: **DM 16.100,33**



GPZ 1100
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 17.690,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 4.648,85 / 24 Monatsraten à DM 312,08 / Restwert: DM 5.673,19
Macht zusammen: **DM 17.812,06**



Zephyr 750
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 12.500,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 2.858,98 / 24 Monatsraten à DM 222,78 / Restwert: DM 4.226,38
Macht zusammen: **DM 12.430,-**



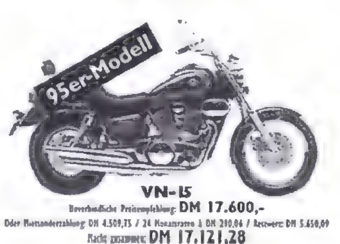
GPZ 900 R
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 15.990,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 3.934,74 / 24 Monatsraten à DM 308,22 / Restwert: DM 4.406,94
Macht zusammen: **DM 15.738,96**



GTR 1000
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 18.990,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 4.935,98 / 24 Monatsraten à DM 330,99 / Restwert: DM 6.024,81
Macht zusammen: **DM 18.904,55**



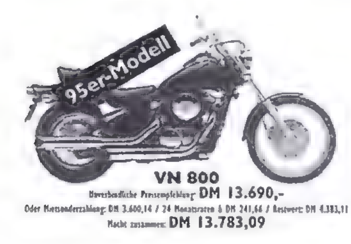
KLR 650
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 9.700,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 2.606,48 / 24 Monatsraten à DM 175,24 / Restwert: DM 3.177,87
Macht zusammen: **DM 9.990,03**



VN-15
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 17.600,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 4.509,75 / 24 Monatsraten à DM 290,06 / Restwert: DM 5.650,09
Macht zusammen: **DM 17.121,28**



Ninja ZX-9R
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 19.990,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 5.119,76 / 24 Monatsraten à DM 343,43 / Restwert: DM 6.216,19
Macht zusammen: **DM 19.578,21**



VN 800
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 13.690,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 3.600,14 / 24 Monatsraten à DM 241,66 / Restwert: DM 4.383,11
Macht zusammen: **DM 13.783,09**



Eliminator 600
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 12.450,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 3.274,38 / 24 Monatsraten à DM 219,80 / Restwert: DM 3.986,33
Macht zusammen: **DM 12.535,91**



GPX 600R
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 11.700,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 2.948,65 / 24 Monatsraten à DM 197,94 / Restwert: DM 3.598,31
Macht zusammen: **DM 11.297,52**



KLE 500 E
Unverbindliche Preisempfehlung: **DM 10.550,-**
Oder Mietsonderzahlung: DM 1.870,52 / 24 Monatsraten à DM 203,51 / Restwert: DM 3.636,99
Macht zusammen: **DM 10.391,75**

Da staunt der Leser. Und der Fachmann wundert sich: „wie machen die das bloß? Kleine Anzahlung, Motorrad sofort mitnehmen, günstige Raten, volle Werksgarantie, keine Vollkaskopflicht. Und **keine Zinsen!**"

Tja, wir von KaPee meinen eben, wer am Geld spart, der muß doch nicht auch noch auf den Spaß verzichten.

Rufen Sie uns einfach gleich mal an!



Triftweg 72 · 38118 Braunschweig · Tel. (05 31) 87 52 45

PRAMME MEDIA/BS



Wenn der Karli genau so viel trainiert hat wie ich in den letzten Wochen, dann gewinnt er hier ohne Probleme



Neuer König der Artisten? Marc Colomer aus Spanien

Trial-WM

Machtwechsel?

Hat Trial-Legende Jordi Tarrès endlich seinen Meister gefunden, und noch dazu im eigenen Land? Beim polnischen Trial-WM-Lauf in Nowy Targ holte der Spanier Marc Colomer auf Montesa schon seinen zweiten Saisonsieg und führt in der WM-Tabelle mit sechs Punkten Vorsprung auf Titelverteidiger Tarrès, der auf Gas Gas in Polen nur Dritter hinter dem britischen Beta-Werksfahrer Doug Lampkin wurde. Jordi Tarrès konnte am wesentlich schwierigeren zweiten Tag sich noch vom für ihn katastrophal schwachen siebten Platz auf Rang drei vorarbeiten, während Colomer souverän die Spitze verteidigte.

INTERVIEW

„Auf Panzerwegen schaden Motorräder nicht"

MOTORRAD sprach mit Klaus Riegert, dem sportpolitischen Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion.

Ende 1992 setzte das Bundesverteidigungsministerium den Erlaß in Kraft, der Motorsport auf Truppenübungsplätzen der Bundeswehr untersagte. Nun soll der Beschluß zugunsten der Motorsportler überarbeitet werden.



? *Herr Riegert, wieso wird der Erlaß des Verteidigungsministers neu aufgerollt?*

Den Anlaß bot der Fall des Fliegerhorstes Wunstorf, wo das Tourenwagenrennen jetzt untersagt wurde. Nach einer erneuten Prüfung der Angelegenheit forderte der Petitionsauschuß des Bundestages vom Fachausschuß Sport eine Stellungnahme. Und der beschloß die Zustimmung zum Rennen. Dieser Präzedenzfall schuf eine neue Ausgangslage.

? *Heißt es also ab sofort wieder „Bahn frei" für die Motorsportler auf den Truppenübungsplätzen?*

Nein. Über die Änderung des Erlasses muß zunächst im Bundestag abgestimmt werden.

? *Haben sich die Rennfahrer also zu früh gefreut?*

Ich rechne mit einer Entscheidung pro Motorsport. Das letzte Wort haben dann die Standortkommandanten.

? *Und was werden Sie denen raten?*

Dort wo Panzer fahren, können auch Motorradfahrer ihren Sport ausüben.



MOTORRAD
Ab in die Pedale
Dieses tolle Off-Road-Mountain Bike kostet Sie nur ein Lächeln – und 295 Mark Zuzahlung. Für einen neu geworbenen Abonnenten stellen wir es vor Ihre Tür. Der neue Leser erhält MOTORRAD für mindestens ein Jahr mit 9% Ersparnis frei Haus – 26 Ausgaben für nur 142 Mark. Schnelligkeit macht sich bezahlt: Wer zuerst kommt, radelt voraus!
Einen neuen Leser können Sie auch dann werben, wenn Sie selbst kein MOTORRAD-Abonnent sind.
26" Off-Road Mountain Bike mit 26x2,1 Cross-Profilreifen, SHIMANO Brems-/Schalt-Einheit
Hi-Ten Unicrown-Gabel. Vorderradnabe mit Schnellverschluß
MTB-Pedale, wartungsfreies SHIMANO-Tretlager, mit Wasserflaschenhaltervorrichtung
Velo-MTB-Sattel und Kalloy-Aluminium-Sattelstütze, Cantilever-Bremsen
18-Gang-SHIMANO, verzinkte Speichen, Alu-Felgen mit geschliffenen Flanken
GS geprüfte Sicherheit
Qualität und Sicherheit, bestätigt vom TÜV Rheinland
Das Rad wird kartonverpackt und vormontiert angeliefert.
Lieferung nur solange Vorrat reicht.
Der Zuzahlbetrag wird bei Lieferung erhoben
Aus rechtlichen Gründen gilt dieses Angebot nicht für eigene Abos und für Personen, die im selben Haushalt wohnen.
Garantie: Ihren Auftrag können Sie schriftlich beim Aboservice, Postfach, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang des Coupons beim Aboservice widerrufen. Rechtzeitige Absendung genügt.
BIKER-COUPON
JA, schicken Sie ab nächsterreichbarer Ausgabe MOTORRAD für mindestens ein Jahr frei Haus (Jahrespreis 142 Mark, 9% Ersparnis) mit danach jederzeitigem Kündigungsrecht.
Name, Vorname
Straße, Nr.
PLZ / Ort
Gewünschte Zahlungsweise: ☐ bequem und bargeldlos per Bankeinzug ☐ gegen Rechnung
Bankleitzahl
Kontonummer
Name des Geldinstituts
Garantie: Diesen Auftrag können Sie schriftlich beim Aboservice, Postfach, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang des Coupons widerrufen. Rechtzeitige Absendung genügt.
Datum / Unterschrift
Ich habe den neuen Abonnenten geworben und erhalte bei 295 Mark Zuzahlung das neue Mountain Bike:
Name, Vorname
Straße, Nr.
PLZ / Ort
92.234 W
MOTORRAD
Coupon bitte einsenden an:
MOTORRAD
Abo-Service, Postfach,
20080 Hamburg

TERMINE

30. 6./1. 7.
500-cm³-Moto Cross-WM in Ballykelly/Nordirland
Veranstalter: Killinchy & District MCC, 28 Downpatrick Road, Crossgar, Co. Down, Northern Ireland, Tel. 00 44/13 96/83 11 88.

24./25. 6.
250-cm³-Moto Cross-WM in Kester/Belgien
Veranstalter: AMC Dworp, Kareelveldlaan 12, B-1653 Dworp, Telefon 00 32/2/3 80 32 73.

21.–24. 6.
Grand Prix Niederlande in Assen
Veranstalter: Stichting Circuit van Drehnte, Postbus 150, NL-9400 AD Assen, Telefon 00 31/59 20/5 50 00.

25. 6.
Langbahn-WM-Halbfinale in Ludwigslust
Veranstalter: MC Ludwigslust, Postfach 60, 19281 Ludwigslust, Telefon 0 38 74/2 18 46.

2. 7.
Dragster-EM in Santa Pod/England
Veranstalter: ACU, ACU-House, Wood Street, Rugby, Warwickshire, CV21 24X, Great Britain, Telefon 00 44/7 88/54 05 19.

23. 6.
Speedway-Superliga in Teterow
Veranstalter: MC Bergring Teterow, Postfach 4, 17161 Teterow, Telefon 0 39 96/17 29 35.

1./2. 7.
250-cm³-Moto Cross-EM in Rudersberg
Veranstalter: MSC Wieslauftal, Alter Rathausplatz 4, D-73635 Rudersberg, Telefon 0 71 83/78 51.

24./25. 6.
Gespann-Moto Cross-WM in Oubenice/Tschechien
Veranstalter: AMK Oubenice, Oubenice, CZ-26212 Oboriste, Telefon 00 42/3 06/90 14.

1./2. 7.
Straßen-EM auf dem Circuit Carole/Frankreich (125, 250) Veranstalter: Moto Sport Courneuvien, 66 Boulevard Pasteur, F-93120 Courneuve, Telefon 00 33/60/02 18 98.

1./2. 7.
Straßen-DM auf dem Österreichring
Veranstalter: ADAC-OC Würzburg, Falkenstraße 3, 97922 Lauda-Königshofen, Telefon 0 93 43/84 74.

1./2. 7.
Gespann-Moto Cross-WM in Schopfheim
Veranstalter: MSC Schopfheim, Hofackerweg 8, D-7965 Schopfheim, Telefon 0 76 22/74 77.

2. 7.
Speedway-Team-WM-Gruppe B in Krsko/Slowenien
Veranstalter: AMZS, Dunajska 128, SL-61113 Ljubljana, Telefon00 38/61/18 11 11.

Grafik: MOTORRAD

23.–25. 6.
Superbike-WM in Albacete/Spanien
Veranstalter: Circuito La Torrecica, Apartado de Correos 1055, E-02080 Albacete, Telefon 00 34/67/24 25 10.

25. 6.
Trial-WM in Saint Michel de Maurienne/Frankreich
Veranstalter: Maurienne Moto Verde, 2 Avenue du Mont Cenis, F-73300 Saint Jean de Maurienne, Telefon 00 33/79/59 99 69.

1./2. 7.
125-cm³-Moto Cross-WM in Borgo Maggiore/San Marino Veranstalter: FSM, Casella Postale, RSM-47031 Borgo Maggiore, Telefon 0 03 95 49/99 94 02.

25. 6.
Langbahn-WM-Halbfinale in Mühldorf
Veranstalter: MSC Mühldorf, Postfach 200109, 84441 Mühldorf, Telefon 0 86 31/1 35 75.

Superbike-WM in Donington Park/GB



DUCTATUR

Carl Fogarty spielte den Beleidigten nach seinen zwei fast schon peinlich überlegenen Siegen in den Superbike-WM-Heimspielen von Donington Park. „Ich habe kaum Union Jacks gesehen an der Strecke“, vermißte der nationale Held die Unterstützung seiner Fans während der einsamen Solo-Fahrten. Doch der Weltmeister auf Ducati bekam dann doch seine Nationalflagge für die Ehrenrunde – und es war eine ganz besondere. „Blackburn Rovers“ prangte weithin sichtbar auf der Fahne, der Name des Fußballclubs aus Fogartys Heimatstadt, der in der gerade abgelaufenen Saison als Außenseiter englischer Meister geworden ist.

Die Rolle des Außenseiters allerdings kann Carl Fogarty nicht für sich beanspruchen. Er war bei der dritten Veranstaltung zur Superbike-Weltmeisterschaft in Donington für die anderen schlicht unerreichbar. Für die, welche nicht auf den roten Rädern aus Bologna saßen, sowieso. Aber auch seine Ducati-Kollegen, allen voran die Werksfahrer-Kameraden Troy Corser, Mauro Lucchiari und Andreas Meklau sowie auch die schnellsten Ducati-Kunden Pierfrancesco Chili, Fabrizio Pirovano und James Whitham kamen nicht mit, schon gar nicht im ersten Rennen.

Zu Beginn schien zwar Ex-Weltmeister Scott Russell endlich aus den Tiefen des Mittelfelds erwacht zu sein. In der zweiten von 26 Runden zwängte er seine Muzzy-Werks-Kawasaki an Fogarty vorbei in

Nur wer eine Ducati hatte, durfte mitreden beim Superbike-WM-Lauf in Donington Park. Aber selbst seine Markenkollegen in Rot finden zur Zeit keinen Weg vorbei an Weltmeister Carl Fogarty. Von Michael [illegible], Fotos: Friedemann Kirn

Führung. Dies war aber die letzte und einzige Provokation, die der Meister zuließ. Schon eine Runde später holte sich Fogarty die Spitze zurück, Russell rutschte allmählich ins Mittelfeld ab, und weder Jamie Whitham noch Troy Corser konnten König Carl folgen.

Im zweiten Renndrittel ließ es Fogarty wesentlich ruhiger angehen. Aber Corser konnte er nichts vormachen: „Ich war im Ziel zwar nur noch eine Sekunde hinter Fogarty, aber ich werde im zweiten Rennen wesentlich schneller fahren müssen, um mitzukommen."

Dahinter ging es ziemlich wild zu. „Sie haben mich gejagt wie die Hunde", schilderte er-



Chili und Slight feiern; Sieger Fogarty kämpft mit dem Schampus

Rückmeldung: Ex-Grand Prix-Star Pierfrancesco Chili nach einem Jahr Pause in der Weltelite zurück

Superbike-WM

schöpft und glücklich der drittplazierte Whitham. Der Brite mußte sich völlig verausgaben, um die gegen Ende des Rennens brachial aufkommenden besten Nicht-Ducati-Fahrer Aaron Slight und Piergiorgio Bontempi niederzuhalten. Honda-Werksfahrer Slight bestätigte dies: „Ich hatte mir Whitham schon zurechtgelegt und wußte, wo ich ihn schnappen wollte. Aber es ging nicht, weil ich selbst fast noch von Bontempi geschluckt worden wäre."

Der Italiener selbst war es, der diesmal die vakante Rolle der Kawasaki-Nummer eins übernehmen durfte. Denn weder Scott Russell noch der aus der dritten Startposition gestartete John Reynolds auf der britischen Werks-Kawasaki hatten auch nur einen einzigen Sonnenstrahl. Reynolds, im Ziel Siebter hinter Russell, sprach trotzdem von einem „sehr harten Rennen", während es Russell erneut die Sprache verschlagen hatte. „Nicht anklopfen, ich schlafe", war an seinem Wohnmobil zu lesen. Wollen wir es respektieren, die Muzzy-Kawasaki-Vorstellung ist derzeit eh kaum der Rede wert. Der zweite Mann im Team, der 19jährige Australier Anthony Gobert, endete auch nur auf Rang zehn, direkt hinter dem ebenfalls enttäuschten Mauro Lucchiari, der nach seinem Doppelheimsieg im Autodromo Santamonica von Misano unsanft in der Realität landete.

In aller Ruhe und zufrieden dagegen fuhr vor Lucchiari der Neuseeländer Simon Crafar als Achter über die Linie. „Auch hier in Donington hat mir Honda die verwaiste Polen-Werksmaschine gegeben. Sie sagten nun schon zum dritten Mal, daß es nur für dieses eine Rennen sein würde. Meinetwegen kann das Spiel so weitergehen", lautete Crafars Version zum Dauerbrenner-Thema des zweiten Werksfahrers von Honda neben Slight. Und Crafar liegt gar nicht so schlecht. Denn andere Namen hört man immer seltener, von John Kocinski redet kaum noch wer, und der bei Bimota frustriert ausgestiegene Terry Rymer gilt auch nicht als Idealbesetzung.

ERGEBNISSE

1. Lauf: 1. Carl Fogarty (GB), 26 Runden in 41.40,53 min (= 150,60 km/h), **2.** Troy Corser (AUS), **3.** James Whitham, alle Ducati, **4.** Aaron Slight (NZ) Honda, **5.** Piergiorgio Bontempi (I), **6.** Scott Russell (USA), **7.** John Reynolds (GB), alle Kawasaki, **8.** Simon Crafar (NZ) Honda, **9.** Mauro Lucchiari (I), **10.** Anthony Gobert (AUS) Kawasaki, **11.** Fabrizio Pirovano (I), **12.** Adrien Morillas (F), beide Ducati, **13.** Jochen Schmid (D) Kawasaki, **14.** Yasutomo Nagai (J), **15.** Paolo Casoli (I), beide Yamaha;

2. Lauf: 1. Fogarty, 41.47,90 min (= 150,16 km/h), **2.** Pierfrancesco Chili (I) Ducati, **3.** Slight, **4.** Bontempi, **5.** Pirovano, **6.** Crafar, **7.** Nagai, **8.** Whitham, **9.** Morillas, **10.** Lucchiari, **11.** Reynolds, **12.** Collin Edwards (USA) Yamaha, **13.** Casoli, **14.** Andreas Meklau (A), **15.** Matt Llewellyn (GB), beide Ducati, . . ., **17.** Schmid;

Schnellste Runde: Fogarty in 1.35,41 min (= 151,80 km/h);

WM-Stand: 1. Fogarty 140 Punkte, **2.** Lucchiari 72, **3.** Corser 66, **4.** Pirovano 60, **5.** Slight 58, **6.** Chili 54, **7.** Bontempi 50, **8.** Crafar 48, **9.** Schmid 44, **10.** Nagai 40.



Den Hut nehmen? Jung-Star Gobert wäre gern 500er Fahrer

Vielleicht um sich in einer ganz anderen Nachfolgediskussion zu halten, heftete sich Troy Corser im zweiten Rennen an Fogartys Fersen und ließ den Briten nie weiter als 0,4 Sekunden voran. Meistens aber war der Abstand nur halb so groß. Obwohl höchste Spannung auf der Strecke lag, konnte von einem Kampf zwischen den beiden keine Rede sein. Corser zeigte Fogarty nur einmal das Vorderrad. Sonst „waren Troy und ich wohl einig, daß wir es erst in den letzten beiden Runden ausfechten wollten. Es kam nie zu ernsthaften Angriffssituationen."

Aber es wurde nichts ausgefochten. Drei Runden vor dem Ende stand Corser enttäuscht neben seiner Ducati und betrachtete nachdenklich ein gebrochenes Kettenrad. Trotz aller Niedergeschlagenheit brachte Corser danach etwas Licht in das Vermutungsdickicht der Nachfolge für den jetzt zurückgetretenen 500er Grand Prix-Super-Star Kevin Schwantz: „Suzuki wollte mich verpflichten, aber ich muß und werde meinen Vertrag mit dem Promotor-Ducati Corse-Team erfüllen. Allerdings bleiben wir in Kontakt für 1996; soweit ich weiß, will Suzuki jetzt mit Doug Polen Testfahrten machen." Corsers Teamchef Alfred Inzinger sieht es gar noch etwas strenger. „Wir haben Troy Corser für drei Jahre an uns gebunden, unter anderem mit einer für ihn höchst interessanten Zusatzvereinbarung unseres Sponsors Power Horse, der seinen Energy Drink in diesem Jahr auch in Australien einführen wird. Und Corser wird daran weit mehr denn nur als Öffentlichkeitsarbeiter beteiligt sein."

Da Sieger Fogarty wie auch sein Ex-Rivale Scott Russell, der im zweiten Rennen schon nach der Aufwärmrunde mit gebrochener Vergaserdüsennadel, wie es offiziell hieß, ausrollte, keine ernsthaften Kandidaten für die 500er Suzuki sind, bleibt noch Anthony Gobert. Der Australier ist im Muzzy-Kawasaki-Werksteam unzufrieden und verheizte im zweiten Donington-Rennen auch den vierten Motor des Wochenendes: „Ich würde liebend gern die 500er Suzuki fahren. Die 500er GP sind mein großes Ziel. Aber ich komme aus meinem Vertrag mit Muzzy nicht raus. Dennoch bin optimistisch, daß da noch in dieser Saison was passiert."

Klingt alles gar nicht gut für das Paradeteam in Grün, das im zweiten Donington-Rennen punktelos blieb und ganz deutlich Abnutzungserscheinungen zeigt, die vielleicht nicht nur am von Scott Russell beklagten chronischen Geldmangel und an fehlender Unterstützung aus Japan liegen.

Nach Corsers Ausfall hatte Fogarty plötzlich über 15 Sekunden Vorsprung, wieder auf einen von den Jagdhunden Slight und Bontempi gehetzten Ducati-Fahrer. Diesmal war es Pierfrancesco Chili, der nach Sturz im ersten Rennen bravourös seine exotisch-graue Privat-Ducati gegen die Honda und die Kawasaki durchsetzte; nur knapp dahinter der im ersten Rennen unglücklich zurückgefallene Fabrizio Pirovano und der weiter optimistische Honda-Aushilfswerksfahrer Simon Crafar.


So geht's nicht weiter: Ex-Weltmeister Scott Russell von der Rolle

Jochen Schmid als einziger Vertreter Deutschlands hatte in Donington Park ebenso ein unbefriedigendes Wochenende wie der Österreicher Andreas Meklau. Konnte Schmid im ersten Rennen, am Start erheblich von Pirovano behindert, noch 13. werden, schied Meklau mit Schaltproblemen, die ihn schon das ganze Wochenende plagten, aus. Im zweiten Lauf war es dann umgekehrt: Schmid, am Start wieder von Pirovano gebremst, wegen schlapper werdendem Fahrwerk, ebenfalls kein neues Problem an diesem Wochenende, als 17. außerhalb der Punkte, und Meklau, als 14. kaum glücklicher. Denn mit ganzen zwei Pünktchen ist er als Ducati-Werksfahrer natürlich nicht gerade ein sehr machtvoller Vertreter der roten Ductatur. □


Allein gegen die rote Armee: Honda-Werksfahrer Aaron Slight

VORSCHAU

Heft 14/1995 erscheint am 24. Juni 1995

INTERN

Trucker Alfred

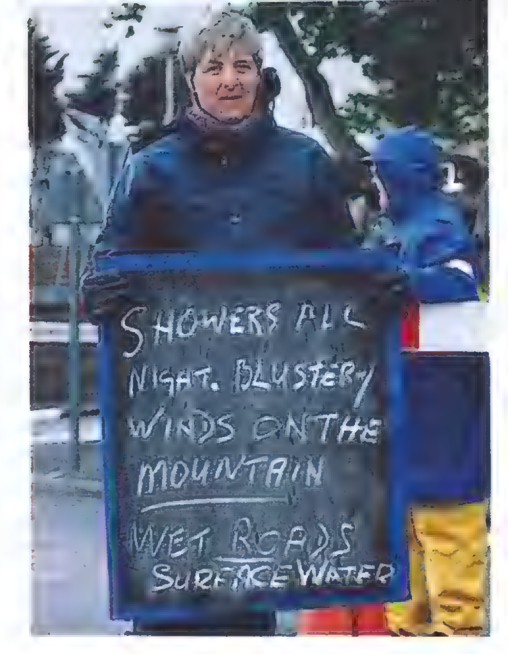
Daß ein Aufmacherfoto ungeahnte Folgen nach sich ziehen kann, mußte MOTORRAD-Mitarbeiter **Matthias Schröter,** Autor des 125er Selbstversuchs mit Tempo 80 „Die Faust im Nacken" (Heft 11), erfahren. Der geneigte Leser erinnert sich an Alfred, den Trucker, der mit dem bemitleidenswerten 125er Fahrer „perverse Spielchen" getrieben haben soll. Hat dieser Alfred natürlich nicht. Ganz im Gegenteil. Auf Anfrage der Fotografin **Tanja Mijocevic-Jelic** hat er sich und seinen Truck freundlicherweise für das

Alfred im Nacken: MOTORRAD-Mitarbeiter Matthias Schröter



erwähnte Foto zur Verfügung gestellt. Natürlich hätte der Autor bedenken müssen, daß Alfred „bekannt wie ein bunter Hund" ist und jetzt von seinem Chef, seinen Kollegen und seiner Frau für einen Verkehrsrowdy gehalten wird. „Ich kann mich auf keiner Autobahnraststätte mehr blicken lassen", beklagt er sich. „Wenn mich ein Biker erkennt, schmeißt der mir am Ende noch 'nen Schraubenzieher in die Windschutzscheibe", fürchtet er gar. Sorry, Alfred, das lag nicht in unserer Absicht.

Ein Gutes hat die Geschichte dann doch: „Ihr habt einen neuen Leser, ich hab mir euer Blättchen nämlich gekauft", erklärt Alfred. Einspruch Alfred: Wir machen das größte einschlägige Blatt Europas, kein Blättchen.



Alle Wetter: Wer auf der Isle of Man Sonne sucht, muß ein sonniges Gemüt haben. Ein Motorradclub aus Schwaben machte sich auf, erstmals die TT zu besuchen. Die Jungs kamen in den Regen, aber nicht in die Traufe

Gesunde Kost: Mit der CB 500 und der NTV 650 bietet Honda preisgünstige Mittelkläßler mit unterschiedlichen Konzepten an. Zwei Brot-und-Butter-Motorräder streiten sich um die Wurst



Erste Sahne: SP heißt nicht super preisgünstig, sondern eher das Gegenteil – Sport Production. Zumindest, wenn Ducati 916 davorsteht



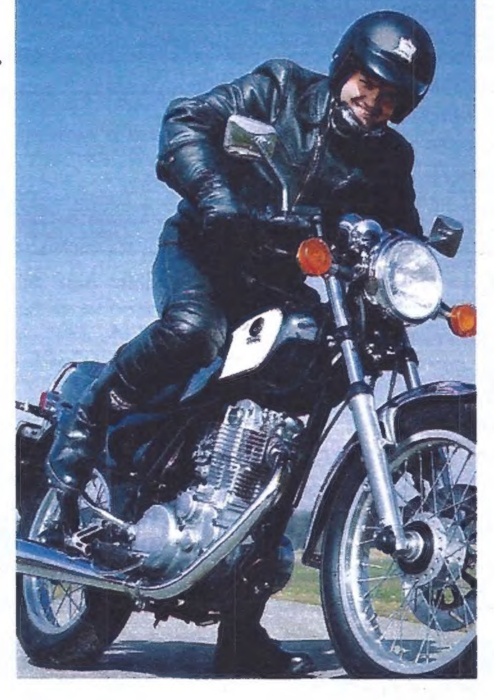


Mad Max: Hochmotiviert, will Max Biaggi beim heimischen Grand Prix Italien in Mugello die 250er WM-Führung zurückholen

Kick er: Der Gebrauchtkauf Yamaha SR 500 klärt nicht nur über das Mysterium „Ankicken" auf, sondern gibt sogar Tips, was an einer SR kaputtgehen kann

Pässe bitte: Die Alpen sind nicht nur Berg-, sondern auch Grenzland von sechs Nationen. Die hochalpinen Zollstationen bieten manche Überraschung





WEITERE THEMEN

Die große BMW-Boxer-Geschichte. Alles über den traditionsreichen Zweizylinder aus München.

Fahrbericht Sauer-Triumph-Gespann. Sportliches Dreirad auf Basis der Triumph Super Three.

Fahrschulen. Was taugt die Ausbildung der Motorrad-Fahrschüler? Ergebnisse der großen Leserumfrage von MOTORRAD.

Alt und geliebt. 250 000 Kilometer unterwegs mit einer Yamaha XT 600. Ein Weltreisender führte Tagebuch.

Hilfsmittel für Pannen. Was hat der pfiffige Tourist zusätzlich im Gepäck bei der Reise?

Schraubertips für Einsteiger. Folge eins der neuen Serie: Kette spannen.

Praxis-Test: vier Wachsjacken. Vorzüge und Nachteile im harten Alltagsbetrieb.

Interview mit Kevin Schwantz. Pause oder Rücktritt? Der 500er Superstar redet über seine Zukunft.

Moto Cross-WM in Foxhill/England. Erstmals in Europa findet ein Moto Cross-GP mit zwei Klassen in einer Veranstaltung statt.

Superbike-DM in Most/Tschechien. Nach langer Frühjahrspause setzt die Superbike-DM ihre Saison in Nordböhmen fort.

Änderungen der Themenauswahl behält sich die Redaktion vor

MOTO mania

TAG!

BAH, SO'N PLASTIK-VERSCHALTER REISKOCHER, ÄTZEND! SIEHT JA AUS WIE NE MISCHUNG AUS THERMOSKANNE UND SAMSONITE-KOFFER

HARRY, DU BIST HOFFNUNGSLOS BORNIERT MIT DEINEM ITALIENER-TICK! DEINE RANZIGE LAVERDA LÄUFT DOCH HÖCHSTENS 180.

185!

PAH! WILLST DU MAL 270 FAHREN? HIER, KANNST SIE GERN MAL PROBEFAHREN DANN SCHMEISST DU DEINEN VIBRATOR GLEICH IN DIE PRESSE

HAH-HAH-HAH! NORMALERWEISE WÜRD ICH MICH JA NIE AUF SO NE NIPPON-SCHLEUDER SETZEN, ABER DAMIT DU MIR NICHT LÄNGER DIE OHREN VOLL-DRÖHNST, DREH ICH MAL NE RUNDE

HOFFENTLICH SIEHT MICH KEINER

GESAGT, GETAN:

ZOSCH

MIST, DIE BRILLE HÄTT' ICH AUFSETZEN SOLLEN!

ACH EGAL, DIE BAHN IST GRAD SCHÖN LEER

FLUTSCH

200

SCHLUCK! WO KOMMT DIE KURVE HER? DIE WAR GESTERN NOCH NICHT DA...

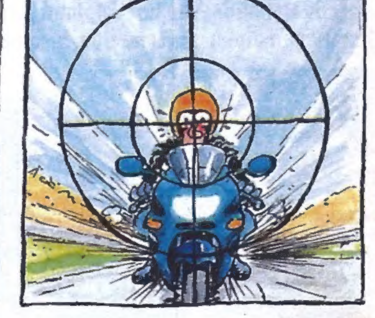
UND HIER SEHEN WIR NUN KUDDL, DIE KAMIKAZE-WESPE

ANGENEHM

ZUFÄLLIG HABE ICH HEUTE ETWAS ZEIT ZUM PLAUDERN. RUHIGER TAG, WENIG VERKEHR, WENIG ZU TUN, NUN JA, ÄÄH... MOOMENT, ICH KRIEGE DA GERADE WAS AUF MEINEN SCHIRM.... TUT MIR LEID, ICH MUSS LOS, EHM... JA.

BSSS

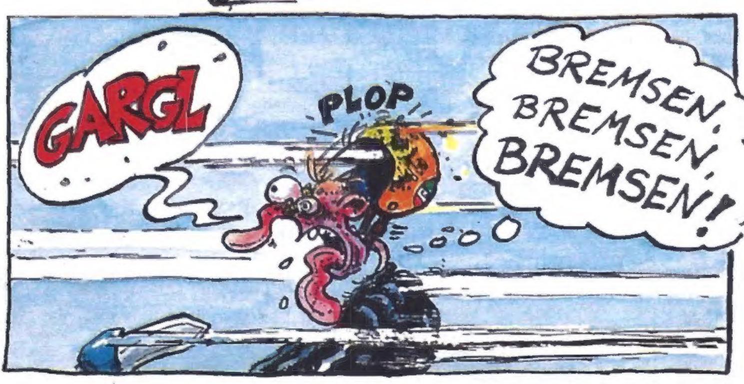














Folge 19. Zeichnung und Text: Holger Aue; Copyright: Eichborn Verlag. Das Buch zum Comic kann beim ACTION TEAM bestellt werden.

Für unser Öl ein Sonntagsausflug.

Erst unter extremen Bedingungen stellt man fest, wie leistungsstark ein Öl ist. Zum Beispiel beim Yamaha Aral Cup. Hier zeigt unser Öl, daß es auch gut genug für Ihren Sonntagsausflug ist.




TABAC
ORIGINAL
AFTER SHAVE
LOTION
APRES RASAGE
TABAC
ORIGINAL
DEODORANT SPRAY
SPRAY DEODORANT
NET WT. 4.4 OZ. 200 ml
DER DUFT DES MANNES.
Tabac Original: Herb, männlich, würzig-frisch. Unverwechselbar.
Das komplette Duft- und Pflegeprogramm für den Mann.